Esta fé de bautismo del 13 de Noviembre de 1873, declara que nací el día de Navidad 25 diciembre 1862 y que me bautizaron el día 31 del mismo mes poniéndome por nombre ISIDRO, por lo tanto, el día 25 de diciembre de este año 1949, cumplí 87 años de edad. Esta fé de bautismo me sirvió para navegar porque a once años de edad no se puede uno matricular; y me sirvió para enrolarme con la polacra goleta "Cariñosa" de 99 toneladas de registro netas, como "paje" como viaje de prueba. El Capitan era mi Padre (E.P.D.) El 20 noviembre 1873, salimos de Barcelona; me faltaban cinco días para cumplir 11 años. El primer puerto, Montevideo, Capital de la República Oriental de Uruguay y en este puerto cargamos tasajo (carne seca) para Pernambuco. Por cierto que había una epidemia de fiebre amarilla, que a un buque de nuestro pueblo, la polacra goleta "Esperanza", capitán Estradé, se le murió un niño de 14 años de Premiá de Mar de aquella enfermedad. El puerto de Pernambuco (Brasil) está formado por la naturaleza por un arrecife que sigue paralelamente a la costa por espacio de una milla hasta la farola, por la parte de dentro muy acantilado que permite acercarse hasta tocarla dejando un espacio de menos de una milla, quizá solo de media milla, que es lo que forma el puerto. El tiempo en que estuvimos allí, no llegó a un mes, se me hizo muy largo porque la comida no era muy buena, la carne muy flaca y reseca a causa del gran sol sofocante que hace todo el año, había mucha abundancia de pollos. Por el puerto pasaban unas mujeres con borricos con unas alforjas llenas de pollos que allí llaman frangos, los vendían a cinco reales vellón, pero no sabían a nada; prefería el bacalao, lo único que se podía comer era el pescado que traían las "Changadas" que están hechas de cuatro o cinco troncos de madera, semejantes a los patines que aquí ahora se usan. Como la parte de esta costa, hasta cerca del Río Amazonas son playas de muy poco fondo, no se puede atracar con botes y se usan esta clase de embarcaciones. En el tiempo de los buques de vela, como el puerto es angosto para descargar se amarraban de tres de popa, de proa con cadenas en la escollera para dejar paso para los buques que entraban y salían. Los tasajeros descargábamos en la parte Sur, en que hay un río cerca del primer puente de los tres que hay para el paso de carruajes y peatones. La ciudad de Pernambuco está dividida en tres secciones; la mas cerca de la escollera, Recife, San Antonio y Boavista. En este puerto cargamos azúcar de barriles, Florente, Blanco, Terza sorte y Cuarta sorte, con destino a Montevideo. En este último puerto volvimos a cargar tasajo con destino a Río Janeiro que era un puerto de mucho movimiento; tiene una bahía grandísima y bonita y uno de los puntos mas bonitos de la naturaleza, a la entrada, a la izquierda se levanta el Pan Azúcar que verdaderamente está tallado como un pilón de azúcar. La entrada es muy libre y se puede entrar sin práctico, favorecidos por la brisa; solo se necesitan amarradores. La entrada de noche presenta un aspecto lindísimo, iluminado desde la entrada del Pan Azucar en que principia la Avenida de Botafogu que tiene un largo de siete millas; y tambien iluminado por la parte de Nitteroid. En tiempo de los buques de vela, el puerto de Río Janeiro era ya de mucho tránsito; los remolcadores se comunicaban por trenes; el primer tren salía a las seis de la mañana hasta las ocho horas, despues de las nueve, salía el segundo tren hasta la noche Así como a la entrada se puede prescindir de remolcador, a la

salida era necesario porque se tenía que remolcar el buque hasta la isla Raza que está muy a fuera, para franquear el buque de la costa que allí ya se encontraba la brisa de mar, de lo contrario se expondría a que la marejada le llevase el buque a la costa si fuese calma. De Río Janeiro salimos en los primeros días del mes de diciembre de 1873 con el primer tren de remolcadores con la polacra goleta "Cariñosa", el bergantín goleta "Prudenta" y el bergantín "Rosa" de Premiá de Mar; el capitán y el piloto eran hermanos conocidos en Premiá de mar por "Pardalets". Los tres buques con destino a Santos (Brasil) donde llegamos a los tres días. En aquél puerto cargamos algodón para Barcelona, donde llegamos a primeros de marzo de 1874 De Santos, habíamos salido el segundo día de Navidad del año 1873, o sea sesenta y cinco días de navegación que parece muy largo, pero no lo es tanto. Santos está en latitud 26º Sur, y hay que luchar con vientos contrarios del primer cuadrante del hemisferio Norte con rumbo del cuarto cuadrante hasta los 30º para encontrar la zona de los vientos variables y en esto ya se está casi entre América y la costa de España y Portugal. Al llegar al cabo San Vicente, extremo de Portugal, encontramos levante y de la bordada fuímos a parar a Larache y estuvimos aguantándonos a redorso de la costa, dos días. Al tercero, siendo el tiempo mas manejable, emprendimos el paso del estrecho; como la corriente entra con fuerza en el mar Mediterráneo, a mediodía estábamos en Gibraltar, que allí ya pierde la corriente algo de fuerza y se desvía en distintas direcciones. Al día siguiente, entró viento de poniente y a los siete días llegamos sin novedad a Barcelona, despues de media noche. De madrugada oímos pitar máquinas de tren y nos dió a comprender que la guerra carlista había terminado y que ya podríamos ir a casa en tren como así fue.

RELACION DE LOS VIAJES EFECTUADOS DURANTE EL TIEMPO DE MI NAVEGACION EN BUQUES DE VELA, DETALLANDO ALGUNOS CASOS DE CONTRARIEDADES, VICISITUDES, SUFRIMIENTOS Y OTROS DE MUCHO RIESGO, POR EL CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE ESPANOLA DON ISIDRO ISERN FABREGAS.

RELACION Y FORMA: 1º.- Como se hacía para obtener los fondos para los buques.- 2º.- Como se hacía el negocio para emplearlos.- 3º.- Vicisitudes, mucho riesgo y contrariedades durante una larga temporada.- 4º.- Un período de unos cuatro años relativamente buenos, sin ninguna de las contrariedades excepcionales.- 5º.- El último viaje ya fué de sufrimiento y contrariedades.- 6º.- La mayor parte de peligros fué en el hemisferio del Sur, en un trozo de mas bravo que si se tiene buen tiempo se hace con cinco o seis días. En cambio en el hemisferio del Norte que se cruza tambien con mares bravos hasta la Península por espacio de unos treinta días no tuve ningun caso de tanto riesgo como en el del Sur. 7º Todo esto me ocurrió durante 18 años que navegué con buques de vela hasta agosto del año 1896, en que dí fin a mi navegación en buque de vela.

Isidro Isern Fábregas, natural de Masnou, Provincia de Barcelona, de edad 83 años, actualmente con domicilio en esta villa calle de Pere Grau número 35, con título de Capitán de la Marina Mercante Española, adquirido por la Real Orden del Ministerio de Marina de 1890, que obligaba a los que poseíamos el título de segundo Piloto, que autorizaba poder dirigir la derrota de cualquier buque, tanto de vela como de vapor, cambiarlo por el de Capitán de la Marina Mercante, cancelando el anterior nombramiento.

Como alumno en prácticas en diferentes buques:	2 años
De piloto con plaza....................................:	6 años
De Capitán en la Polacra "Isidra"...........:	10 años
Total de mi navegación en buques de vela	:18 años

Lo mas curioso es saber la clase y forma como se hacía el negocio: Los buques que hacíamos esta carrera éramos muchos, en primera línea, Masnou, que contábamos con muchos mas buques que los demás; después seguía Vilasar de Mar, Blanes, Lloret, San Feliu de Guíxols, Premiá de Mar; despues seguían otros pueblos de la Costa con muchos menos buques.

Sobre el año 1871 o el 1872, que ignoro la fecha exacta vino a Masnou el Rey Don Amadeo I de Saboya. Yo no le ví, porque casualmente hacía ocho días que estaba fuera a tomar baños con mi familia; en esto, solo tenía de 9 a 10 años, pero al llegra me lo contaron que vino el tren Real con una máquina que se estrenó aquel día, toda abanderada. Le esperaban todas las autoridades y todo el pueblo en masa acudió para presenciar la llegada del Rey. Terminada la ceremonia de costumbre, con el Ayuntamiento subieron a las Casas Consistoriales, que desde la entrada y todas las salas las paredes estaban cubiertas de cuadros de los buques que contaba el pueblo, que llegaba cerca de 300, el que no estaba en el puerto de Barcelona, se encontraba navegando y otros descargando en puertos de América. El Ayuntamiento, al frente del Alcalde Don Antonio Font Marcet le explicó las dificultades que se

presentaban algunas veces para contestar los cables que se recibían de los Capitanes proponiendo algun negocio, que muchas veces no daban mas que 48 horas de tiempo para aceptar o no el negocio, si daba la casualidad que fuese un sábado, como tenían que acudir a Barcelona, no había tiempo para contestar, aunque la propuesta fuese aceptable, el negocio estaba perdido, porque la contestación seguramente llegaría tarde, como sucedía algunas veces. Entonces el Ayuntamiento le pidió al Rey que desearían el cable directo. En vista de las explicaciones que le dieron, no tuvo inconveniente en acceder y desde aquella fecha los cables vienen directos a Masnou desde cualquier punto de América. Además, un Apeadero que tambien fué concedido.

En la relación de los viajes efectuados durante los 18 años de navegación con buques de vela, no incluí el viaje q que hice cuando aún me faltaba un mes y cinco días para cumplir 11 años. pues nací el día de Navidad, 25 de diciembre de 1862.

Salimos de Barcelona el día 20 de noviembre del año 1873, embarcado como paje, en viaje de prueba, con la Polacra Goleta "Cariñosa", de 2.500 quintales de carga; mi padre era el Capitán del buque; durante el viaje recorrimos los siguientes Puertos: 1º Montevideo. 2º. Pernambuco (Brasil). 3º Montevideo. 4º. Río de Janeiro; 5º Santos y de este Puerto salimos cargados de algodón para Barcelona, en donde llegamos el 10 de marzo de 1875, después de un viaje de 15 meses y 20 días.

Como se puede observar, con tantos meses recorrimos pocos Puertos, en primer lugar en el Río de la Plata, cuando es invierno no hay tasajo aparente para embarcar porque es para la matanza debido a que no hay sol para poderle secar y hacían pila de invierno y hasta el principio de primavera no la descubrían.

Siguiendo en los Puertos del Brasil la descarga se hacía detallando el tasajo y en esto se pasaba mucho tiempo, pero ya contábamos con esta tardanza al hacer el negocio.

Los buques en aquel tiempo, los mas primitivos, eran de 125 toneladas de carga, que yo navegué en uno de mi casa de Piloto mas de cuatro años; todavía había alguno que no llegaba à este tonelaje; tiempo mas tarde se principiaron a construir de 150; a medida que se construían, cada vez eran mayores hasta llegar ultimamente a mas de 300 toneladas, que era lo suficiente para aquel tráfico, claro está, esto consistía tambien en los fondos con que se contaba para la construcción.

Conviene ahora explicar la forma como se hacía el negocio. Todos los buques contaban con un fondo que el Capitán comerciante a la vez disponía de este fondo para cargar el buque y hacer las combinaciones que creía mas convenientes Estos fondos se conseguían, una pequeña parte, de familiares y en aquel tiempo existían unos recibís que se respetaban, que hoy no tendrían ninguna fuerza; consistían en unos recibos que se llamaban motas $ 300, media mota $ 150; éstos los teníamos esparcidos en varios buques del pueblo que a la vez servían como seguro, si un buque hacía buen viaje y repartía algun dividendo, cobraba la parte que le correspondía por la mota o media mota. Si se daba el caso de que al

gun Capitántivuese la desgracia de perder su buque, no quedaba arruinado porque las motas que tenía en los otros buques le salvaban.

Los buques salían cargados de vino para Montevideo o Buenos Aires a cuenta y mitad mas o menos con el exportador de vinos, como a veces tambien tomaba una pequeña parte el Consignatario donde se dirigía el buque, después tambien se contaba mucho con el cargamento de tasajo (carne seca) que asimismo acostumbraba a dar buen resultado por poco que se encontrase el mercado en buena disposición.

Como los buques eran muchos no podían dedicarse todos al mercado de la Isla de Cuba, porque se hubiera estropeado el negocio por sobradas existencias, que Cuba no hubiese podido consumir. por esto una gran parte de buques a temporadas se dedicaban al Brasil que era un gran mercado tasajero, de mucho consumo, que por regla general acostumbraba dar buen resultado, los puertos principales, la Capital, Río de Janeiro, Pernambuco y Bahía, pero la estancia en estos puertos era larga porque se tenía que vender el cargamento al detall en la Fregasia que continuamente iba a bordo, que compraba según le parecía a la vista, quinientas, mil o dos mil arrobas, mientras la mercancía le gustaba, si le parecía que había cambiado, en Brasilero decía (Charque avirado casaca) y que no quería mas, enseguida venía otro; así todo el día ~~nos compraban~~ unos compraban y otros no; en esto pasábamos por bien que fuese, mas de un mes.

En la Isla de Cuba el negocio se hacía en otra forma pero mucho mas rápido; en la Habana había Compañías Tasajeras que eran las que llevaban el mercado; éstas compraban todo el cargamento a la vez y la descarga siempre resultaba mucho mas rápida, como asimismo en los Puertos de Matanzas, Cienfuegos y Cárdenas, los consignatarios tambien compraban todo el cargamento y en pocos días quedaba el buque descargado, dispuesto para su regreso, ya fuese con aguardiente de caña o azúcar para España o bien con algodón o madera de los Estados Unidos; algunos hacían viaje de remontada al Río de la Plata con aguardiente de Cuba; yo mismo hice dos viajes de remontada a Montevideo.

Lo mas sorprendente del caso es que en el mundo nuestros buques eran los únicos que hacíamos este negocio en esta forma; nunca se metió ningun buque extranjero, como tampoco ninguna otra Provincia de España.

Los únicos que hacían un pequeño tráfico parecido, pero dentro de su país, los Brasileros, tambien producto de su país Río Grande del Sur, con tasajo, pero de clase mucho inferior al del Río de la Plata y se pagaba mucho menos; pocos buques fueron los que se dedicaban; tanto es así que, por ejemplo en Río Janeiro por un buque brasilero que había descargado tasajo en puerto, de los nuestros éramos quince.

El día 4 de noviembre de 1880 salí de Piloto con la Polacra Goleta "Cariñosa" para Montevideo; al llegar en Latitud 28º Sur, cerca de Morro Santa Marta el día 15 de diciembre, que ya casi estábamos en verano, a las 10 de la mañana se levantó una gran borrasca por el S.O. Pampero de viento muy duro que a las pocas horas había una mar muy gruesa, la que fué aumentando durante el día aguantándonos en Capa; an

tes del anochecer ya no se podía aguantar a bordo. Viendo el peligro que corríamos acordamos darle la popa para pasar algo mejor la nochemhasta las cuatro de la madrugada del otro día 16 que tanto el viento como la mar habían abonanzado muchísimo nos atravesamos poniéndonos en capa, como he dicho antes, estábamos casi en verano y duró poco, que de invierno no pasa tan pronto; esto son gangas del oficio al ser mas o menos afortunado en la navegación, porque en aquella fecha fué un mal tiempo fuera del caso; pasado este mal tiempo, a los seis días llegamos sin novedad a Montevideo.

De este Puerto, salimos cargados de Tasajo, carne de buena gordura y gorda para Pernambuco (Brasil). De este Puerto salimos cargados de azúcar en barriles para Montevideo, volviendo a cargar tasajo para Cienfuegos, llegando a este Puerto el 4 de julio de 1881. En este puerto invernamos para dejar pasar el tiempo de los ciclones que era costumbre en casi todos los buques que hacíamos el tráfico de tasajo. Durante esta temporada agarré unas calenturas que me duraron unos seis meses.

En los primeros días del mes de noviembre, tiempo en que ya han pasado los ciclones, salimos en lastre de remontada para Puerto España y Guiria (Venezuela); tuvimos una travesía muy larga por los vientos contrarios, porque despues de media travesía necesitábamos vientos del Norte y los tuvimos del Sur. Como de Cuba llevábamos muchos pesos mejicanos que allí circulaban, hicimos la escala de Santo Tomás para cambiarlos. Islas que en aquel tiempo eran dinamarquesas y al cabo de varios años las vendieron a los Estados Unidos que todavía las conservan. El 1º de Enero de 1882, llegamos a Santo Tomás; el 2 salimos para Puerto España en donde llegamos el 7; en estos cinco días de travesía tuvimos unos vientos tan raros en aquel mar que hasta lo quiero explicar por si algun marino lo llegase a leer.

Como digo antes, el día 2 de enero por la mañana salimos de Santo Tomás con viento de tierra que consideré que era terral y que mas tarde, al estar fuera encontraría la brisa del Este que reina casi todo el año, pero no fué asi a medida que avanzaba la mañana el viento refrescaba rolándose al Oeste, que me permitió navegar en popa redondo con proa al Este para pasar a barlovento de la Isla de Santa Cruz y seguí amurado por Estribor los cinco días, hasta las Bocas de Dragos es la entrada del golfo de Paria para dirigirse a Puerto España, pues durante mi navegación de mas de 30 años, tanto en buque de vela como de vapor en aquellos mares y sus alrededores lo crucé en diferentes épocas del año, no volví a encontrar una cosa igual ni tampoco parecida.

Como digo un poco antes, el día 7 llegamos a Puerto España con el objeto de aprovisionarnos de víveres y demás que nos hacía falta; al anochecer salimos para Guiria, costa Sur de la costa de Venezuela dentro del Golfo de Paria a fin de cargar cacao; al día siguiente, a las 9 de la mañana, llegamos fondeando cerca la punta Guaraguara frente al pueblo. Allí había fondeados el bergantín goleta "Príncipe", la "María Olivé" y un bergantín goleta de tres palos de una provincia del Norte de España que se llamaba "U.A.U." todos con el propósito de cargar cacao. Tanto el Capitán del Príncipe" como el de la "María Olivé" éramos parientes. Tan pronto estuvimos fondeados vino la Sanidad Marítima, el di-

Director Doctor Gómez que al mismo tiempo era General del Ejército, al verme me dijo: "Usted tiene calenturas bastante crónicas". Le dije que desde últimos de julio en Cienfuegos, sentí el primer ataque a intervalos de frío y calor, preguntándome que remedio hacía; le contesté que allí me habían recetado diferentes cosas, pero que nunca mejoré y al salir para este Puerto como la navegación es larga y en los bques de vela se contaba con poca alimentación buena, me recetó comprar potes de Leche Condensada marca "El Aguila" que es (E.U. el único país que se dedica a esta fabricación.

Después de esta explicación, el Doctor Gomez dijo si quiere curar rápido baje a tierra 15 días y volverá a bordo como si no hubiese tenido nada. Como mi padre tenía muchos conocimientos de aquel pueblo, de otros viajes, principalmente entre los que figuraban el que nos hacía como de consignatario y nos compraba cacao con los fondos que se le entregaban este era el Señor Filó, mi padre le pidió para ir a su casa y accedió gustosamente sin necesidad de pagar nada; era soltero, en su casa tenía la madre, una señora francesa madame Churion y un señor llamado Ambá y dos negros, una cocinera y otra sirvienta.

Estando ya en tierra, me puse en manos del Doctor Gomez que vivía frente de casa. Lo primero que me suspendió fué la leche de todas clases, que dijo que la leche conserva la calentura; después me dió tres píldoras del Doctor Gómez que las hizo aquel mismo día; a los cuatro días observé que las intermitencias de frío y calor me habían cesado y comía con mucho mas gusto que antes; a los ocho días me consideré curado; a los quince días volví a bordo completamente curado como si no hubiese tenido nada despues de seis meses de aquella enfermedad. Por esta curación el Doctor Gómez solo me cobró una morocota, moneda de 20 $ americana. La Señora del Doctor, muy conocida en el pueblo por Teresa de Gómez, muy inteligente y lista, sabía toda la historia de España, como se suele decir, al dedillo.

En los quince días en que estuve en tierra, al atardecer se reunía en casa del Señor Filó, donde yo vivía, alunos vecinos. El Doctor Gomez y su Esposa Teresa no faltaban nunca, así pasábamos la velada hablando hasta la hora de retirarnos. En uno de estos días mientras estaba hablando el Doctor Gómez referente a la enfermedad de una Señora conocida, serían las ocho de la noche, se sintió un cañonazo que sorprendió a todos los de la reunión y de momento ya se paró la conversación; como ignoraba el poque, lo extrañé. No habían pasado aún diez minutos, se sintió otro, que asustó mas a todos los de la reunión y ninguno se atrevía a hablar, solo escuchando. Al poco rato, otro cañonazo, que era el tercero. Dijeron señal de guerra que el contrario viene bombardeando. En un momento quedé solo desapareciendo hombres y mujeres por la calle, no se veía mas que hombres con maletas que huían hacia el monte. En esto fuí en casa de una negra que vivía cerca, en la misma calle, que la llamaban Madame Paulina, conocida por todos los antíguos capitanes de nuestro pueblo que hicieron la carrera del cacao. No creo que hoy exista nadie que la conociese, en todo caso tendría que ser alguno de mi edad Encontré la tal Paulina toda asustada diciéndome: Me voy a meter debajo de la cama con otra negrita joven que tenía para compañía. Todo este párrafo que estoy escribiendo, parece mas bien un cuento y lo continuaré hasta su final. Al salir de casa de Paulina no se veía a nadie en la calle y segui hasta el extremo que conduce a la playa y se vé el ma r. Al llegar allí quedé sorprendido al ver que los buques estaban todos iluminados con faroles en cada palo y a bordo de mi buque la "Cariñosa" encendían fuegos de Bengala y tanto el

"Príncipe" como la "María Olivé" tambien le contestaban con las mismas luces y el "J.A.U." iluminado con faroles;en esto me dirigí hacia el extremo de la orilla de la playa;alli habían los pocos soldados de la guarnición;al poco encontre al Señor Filó con el Administrador de la Aduana General Don Saturnino Fornes,que en aquel momento mandana salir con dos botes a su hermano Félix Fornes,tambien general para que se informase.El primer buque,que fué el "Príncipe","Cariñosa", "J.A.U." y "María Olivé" que había pasado un balandrito que tiró un pequeño cohete de luz y le contestamos con faroles y luces de bengala.Así nos entretuvimos pasando las primeras horas de la noche divertidos en celebración y el "J.A.U." tiró aquellos tres cañonazos con un pequeño cañon que tenía de antíguo,que es lo que alarmó y puso el pánico en la población;así que regresó Felix Fornes yo estaba con el Señor Filó;y al poco rato encontramos al administrador de la Aduana General Saturnino Fornes,que por lo sucedido pondría una multa de 20 morocotas a cada buque,que valía 20 $ cada una.En vista de esto,cuando estuvimos en casa con el Señor Filó,acordamos para el día siguiente levantarnos temprano para ir a la playa a esperar el bote que traía los cocineros para ir al mercado.Por el primero que vino,mandamos recado a todos los Capitanes que bajasen a tierra pronto para resolver un asunto que les interesaba;antes de una hora estaban en tierra.Se les explicó lo referente a la multa,que era necesario buscar de una ú otra forma el modo de salvarla;en esto el de la "María Olivé" y mi padre,se acordaron q que hacía dos días que el mismo General Don Saturnino Fornes les había dicho que le habían ascendido un grado mas y les sirvió de defensa;al entrevistarse con él,al hablarles de la multa,le dijeron que casualmente hicieron aquella fiesta en celebración de su ascenso;como en este caso no podía aplicarse la multa,les contestó como se acostumbraba a decir en aquel país:"Buena lavativa me han echado ustedes",quedando el asunto resuelto sin tener qué pagar la multa.

Seguiré ahora explicando la forma como se hacía el cargamento de cacao.En España,en aquel tiempo querían el cacao pintado,para que todos los granos tuviesen el mismo color, no siendo así hubiera sido difícil venderlo.En esto hablo de los primeros meses de 1882,y casi la mayoría de los buques realizaban el cargamento en Vigo.

Parte de las compras de cacao se hacían en Haciendas que ya nos lo vendían pintado y el que comprábamos en diferentes pueblos de la costa,el primero Irapa,única casa que en aquel tiempo tenía balcón,Guarapao y algun otro pueblo mas pequeño,se cargaba con balandros que lo traían a bordo; el que no estaba pintado lo pintábamos nosotros a bordo del modo siguiente:Con dos tinas de cuarterola las aserrábamos por la mitad y las lenábamos de agua y para darle el color poníamos almangre y una tierra rojiza que había allí;la revolvíamos bien hasta ver que ya pintaba y la dejábamos para el otro día;a las seis de la mañana nos levantábamos;lo primero era fijarnos en el horizonte y segun nos parecía pintabamos mas o menos sacos;se vaciaban en las tinas y con sarandas quitábamos el cacao y lo amontonábamos para que se escurriera el agua;a las ocho se tomaba un pote de café con galleta;en esto ya habíamos quitado los toldos y además todo lo que estorbaba que hiciese sombra y descansábamos hasta las nueve;a esta hora principiábamos a extender el cacao por todo el buque,lo mas que podíamos pintar,quince sacos,y asi mismo extendido había un grueso de tres centimetros,pues mayor cantidad hubiera sido dificil secarla en un solo día.Si por casualidad uno se equivocaba,que esto raras veces sucedía,que se hubiesen formado chubascos y no se hubiese podi-

hubiese podido secar, al día siguiente amanecía como si se hubiese tirado ceniza encima y lo teníamos que volver a pintar Una vez tendido, como digo antes, arrastrábamos los pies haciendo hileras a fin de que el de abajo quedara encima; a las once lo arrastrábamos amontonándolo en el trencarril a todo el largo del buque con objeto de secarse y calentarse la cubierta con el sol; al cabo de media hora, lo volvíamos a extender rapidamente; a las doce teníamos un pequeño toldito para tener un poco de sombra (el tiempo de comer que hacía un sol abrasador); así lo dejábamos sin tocarlo hasta las dos horas de la tarde; a esta hora empezaba el trabajo mas pesado, que tenía que estar agachado en la cubierta dando vueltas al cacao con unos pequeños rastrillos de madera en forma de media luna, ribeteados del canto de abajo hasta ponerlo en una posición de 45 º con el fin de no romper los granos que cuando están secos se rompen facilmente, hasta las cuatro y media de la tarde; quedábamos achicharrados. Algún rato uno se tenía que levantar y ponerse a la sombra de los palos porque no se podía aguantar. Yo era piloto del buque y ganaba treinta duros al mes; los marineros 17, el cocinero 20, el contramaestre 23, y esto trabajando de las seis de la mañana a las seis de la tarde. Hoy ningún obrero lo haría por 50 pesetas diarias trabajando solo ocho horas. Cuando estaba seco, lo ensacábamos haciendo una señal. Cuando teníamos unos 120 aquel día nos dedicábamos a mezclarlos y sacar una muestra de áquellas partidas que poniámos en unas latitas para muestra para facilitar la venta, continuando en esta forma hasta haber empleado los fondos que disponíamos, preparándonos para la salida.

Como el pueblo estaba siempre al corriente de cuando salía el bergantín, que así lo llamaban allí, no faltaban recomendaciones solicitando pasaje para Puerto España, que es donde nos surtíamos de víveres para el viaje, y en aquel pueblo tambien se surtían de allí y era muy contínuo el tránsito que había y solo disponían de una Balandra de unos 500 quintales de carga llamada "La Condesa", que hacía este servicio; tenían muy poca comodidad y la mayor parte del tiempo tenían que estar en pié o sentados y en este viaje de ida, el viento es siempre contrario; se emplean dos o tres días; en cambio para el regreso solo emplean una noche. Con los quince días que estuve en tierra, donde curé las calenturas que hacía seis meses que las tenía, y con mucha facilidad me la s curó el Director de Sanidad del pueblo Doctor Gómez. En estos quince día adquirí muchas amistades así es que no faltában recomendaciones solicitándome pasaje para Puerto España. Hay que hacer presente que se trata de pasaje gratis y soló para mujeres y niñas. Los hombres, si les convenía, podían embarcarse en "La Condesa".

El día en que salimos, embarcaron 35 mujeres desde 5 años y de todas las demás edades, pero mas de la mitad eran de 15 a 20 años; llevaban una negra, Madama Campos, como cocinera, al mismo tiempo para servirles, que se le dejó un hornillo en la cocina para guisar; tan pronto entraron, quedó la cubierta sembrada de palanganas y bacinillas de todas clases; al segundo día fué muy chubascoso. Encima del balón de la cámara dormían cuatro mujeres; las avisé, pero no quisieron marcharse; las tapé con una lona; las mas jóvenes se refugiaron en la cámara, ocupando mi litera y la de mi padre; otras en el plan y una en la escalera que ni se podía bajar; además como hacía mucho calor, tanto mi padre como yo teníamos colgado en cubierta un coy de lona con una manta para el caso de lluvia Al otro día por la mañana llegamos a Puerto España sin haber ocurrido ninguna novedad, con un viaje que para ellos fué muy

cómodo, quedando sumamente agradecidos por el favor, pues para la vuelta tenían la balandra "La Condesa" que era muy incómoda pero el viaje de regreso, con el viento favorable se hace en una noche. Como hace tantos años, supongo que el servicio habrá mejorado, aunque solo sea poniendo un motor en la embarcación.

Llegados a Puerto España, nos aprovisionamos de víveres y demás que nos hacía falta para el viaje; al otro día, a primera hora de la mañana, salimos con el fin de llegar antes de medio día a las Bocas de Dragos, porque al anochecer si no reinan brisas frescas acostumbra hacerse calma. Pero tuvimos tan mala pata que aquel día fué de viento muy flojo y hasta última hora de la tarde no llegamos a dichas Bocas, haciéndose completamente calma. Como había marejada, el buque perdió el gobierno y la marejada poco a poco lo iba acercando sobre la costa y nos vimos obligados a arriar el bote para ponerle la proa hacia fuera y remolcarlo lo que fuera posible, pues aquella costa es muy acantilada con mucho fondo, que no se puede fondear con ancla, tuviendo que ir remolcándolo relevándonos y gracias a la poca corriente que siempre va hacia fuera; a media noche logramos salir del canal y la mar se redondó a la brida que generalmente reina del Este y con un viento muy flojo pudimos continuar nuestra navegación. A los cinco días desembocamos por barlovento de las Islas Vírgenes; al anochecer pasamos a la vista del faro Isla Sombrero, entrando ya en Océano Atlántico, siguiendo nuestro viaje a Vigo. A los veinticinco días, al amanecer avistamos las Islas Cíes, entrada de la Ría y Monte de Santa Tecla, muy conocido por su figura triangular que sirve de mucha guía para entrar en la Ría, distancia unas quince millas, siguiendo en su demanda con viento fresquito del S.S.O., tercer cuadrante. A medida que fué adelantando el día fué cerrándose con agua menuda, como sucede por allí verias veces; en esto marcamos bien el Monte Santa Tecla que es el que nos tenía que servir de guía para la entrada. Cuando estáabamos a unas 7 millas de distancia, se había cerrado tanto y perdimos de vista la costa, teniendo que navegar con mas precaución; para esto arriamos la mayor y cargamos el trinquete para mas fácil poder maniobrar en caso necesario. Como de antemano habíamos bien marcado el Monte de Santa Tecla, navegábamos a rumbo dejándolo abierto sobre estribor de 15 a 20 grados. Como mi padre tenía muchísima práctica en la entrada de aquella Ría por haberlo efectuado otras veces nos disponíamos a entrar siguiendo la rompiente. Al cabo de una hora y media de navegar con tanta precaución, avistamos la rompiente que batía sobre la Costa. Fuimos siguiéndola poniendo la proa siem pre al extremo de la rompiente, cuando principió a desaparecer vimos a lo lejos la de la Estela de Mar y al mismo tiempo la Torre del Faro de Cabo Silleiro, que con la cerrazón mas bien parecía un buque y la mar se había abonanzado completamente y nos confirmaba habíamos entrado en la Ría y pasadas las Islas Cies sin verlas. C Cuando estuvimos a la parte de dentro fué cuando las vimos, que por regla general, dentro de la Ría siempre hay mas horizonte, siguiendo en demanda de Vigo, donde llegamos sin novedad a las 11 de la mañana. La entrada en esta forma no la puede hacer cualquiera; primeramente necesita mucha práctica y seguridad en loque hace y tampoco ser muy miedoso; se puede ser receloso pero la palabra miedo no puede existir, en muchos casos que es cuando se cometen muchas barbaridades; tembien conviene estudiar las entradas de las Costas, si son limpias o sucias y si hay fondo para poder fondear con ancla y sí es acantilado; esto tratándose de buques de vela. En los buques de vapor es mucho mas fácil porque se puede hacer lo que se quiere y retroceder en caso conveniente. En la Memoria que escribí sobre la navegación de vapor, incluí unos párrafos de un viejo Capitán que tuve, muy vanidoso, molestoso y miedoso, pues como marino no valía

pues como marino no valía nada (era un penco) y se creía saber mas que los demás. En muchas ocasiones decía que los Directores no sabían lo que llevaban entre manos (pero él lo hacía peor) sin pensar que a la corta o a la larga, todo se sabe; y le pronostiqué que el día en que se dieran cuenta de todos sus defectos lo despedirían, como así fué. En su último viaje, con el vapor "Puerto Rico", casualmente fué a Vigo; poco antes de la entrada, se cruzó con un vapor de la casa Ybarra que tambien se dirigía allí; al poco se cerró como acostumbra a hacerlo; el de Ybarra fué siguiendo llegando al fondeadero en la misma mañana. Como tenía tanto miedo, se dió vuelta hacia fuera esperando que aclarase; tanto es así que el Capitán del Ybarra le extrañó que no entrase aquel día. Como la cerrazón duro dos días se fué aguantando fuera; se vé que tampoco había a bordo ningun oficial de empuje que le aconsejase entrar en estos dos días. De Barcelona, preguntaban por el Vapor; como no aparecía se llegaron a pen sar no les hubiese ocurrido algo; despues de los dos días se aclaró algo el tiempo y fué preguntando a todos los pescadores por la entrada de la Ría y ello hace muy poco favor al Capitán, porque todo se sabe. Como la Empresa ya se había dado cuenta de lo poco que valía, sus torpezas y otros defectos, al regresar de este viaje a Barcelona, le despidieron, diciéndole que no necesitaban Capitanes que para entrar en la Ría de Vigo necesitaban pregunatr a todos los pescadores. Duró mas tiempo del que yo creía.

Realizada la venta del cacao, a los doce días salimos en lastre para Barcelona; desde el momento de salida tuvimos en toda la Costa de Portugal viento muy fresco del Norte; a los cinco días embocamos el Estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo tambien nos favorecían los vientos frescos de Poniente y a los diez días llegamos a Barcelona.

En octubre de 1882 salimos de Barcelona cargados de vino para Río Grande del Sur. En aquel puerto cargamos tasajo de aquel país para Pernambuco, que era el segundo mercado consumidor de tasajo.

En este Puerto, cargamos azúcar para Montevideo, saliendo a los primeros días del mes de Mayo de 1883. Al llegar a la sonda de la embocadura del Río de la Plata, el 22 de mayo, por la mañana se desencadenó un fuerte temporal de Pampero (viento Sudoeste) el mas terrible de aquellos mares, continuando todo el día con mucha fuerza. Al anochecer, viendo que era imposible continuar a la capa por lo muchísimo que trabajaba el buque con la gruesa mar que muy a menudo se embarcaba, pues el buque era juguete de las olas, viendo el peligro que corríamos antes no se hiciera de noche, acordamos virar por redondo para darle la popa al viento para poder resistir mas facilmente antes que un golpe de mar nos sepultase. Así pasamos la noche corriendo el temporal, que nunca padecíamos tanto como a la capa Amaneció el día 23 con muy mal cariz, empeorando el tiempo desde la salida del sol; los horizontes cargados de cúmulus que despedían a intervalos chubascos de granizos con vientos o rafagas duras que enarbolaban los mares con sus encrespadas ola s, que rompián como si fuese una playa. A las 8 y media horas de la mañana, como los golpes de mar barrían continuamente la cubierta del buque, costando trabajo para desahogarla, abriendo y cerrando las puertas a la defallida del buque, en este trabajo había siempre ocupados tres o cuatro marineros. Yo estaba al timon con un marinero filipino atendiendo las órdenes de mi padre que era el Capitán del buque, que vigilaba el mar por si convenía echar el timón a babor o a estribor, que en estos temporales hay mares de otras direcciones (el buque era la polacra goleta "Cariñosa". Viendo el inminente peligro que corríamos, como único medio de salvación, acudimos a echar aceite al agua para aminorar la mar. El contramaestre y el cocinero eran

los que se ocupaban de echar el aceite al agua, pero atendiendo las órdenes del Capitán, que vigilaba continuamente la mar cuando venía venir una escalada de mar, cuando estaba cerca mandaba echar mas cantidad de aceite; pero como la práctica enseña, observamos que era mas conveniente echar aceite cuando la escalada de mar estaba lejos y volver a echar un poco mas cuando estaba cerca. Desde el primer momento ya vimos el buen efecto que producía el aceite, pues tiene la propiedad de que pesa menos que el agua y se esparce rapidamente pretendiendo flotar y deshace por completo la cresta de los golpes de mar que forma la rompiente, que es lo mas terrible si llegase a alcanzar al buque. A medida que iban pasando las horas fué notándose mas y mas el buen efecto que producía el aceite; como toda la popa hasta cerca de medio buque estaba impregnado de aceite, el agua que entraba y salía continuamente tambien era aceitunosa, que mirando la estela que dejaba el buque parecía como si fuese una carretera y se veía claramente hasta el límite donde llegaba el aceite. Fuera de este radio, la m mar rompía como si fuera una playa. Siguiendo corriendo el temporal con el velacho bajo y trinquetilla, a las 4 horas de la tarde cesaron los chubascos; a ratos se veía el sol; nuestra intranquilidad era que se acercaba la noche y la única esperanza que teníamos era que la luna estaba en su plenilunio, que siempre nos daría alguna claridad para poder ver el mar. Así se hizo de noche, que se puede calcular que fué larga y penosa, continuando el temporal con la misma fuerza. La luna nos daba alguna claridad para poder ver la mar.

Sobre las 10 horas de la noche principiamos a notar que la mar había decaído algo, el viento continuaba y ráfagas duras, quizás sería de menos duración. Al cabo de una hora o sea despues de las 11, principió a relampaguear por el Sur; desde este momento la mar fué decayendo mas, aflojando algo el viento. Al cabo de un rato, paramos de echar aceite al agua. Como nadie había comido en todo el día, relevándonos, se pudo arreglar un gazpacho de galleta con vino, cambiándonos la ropa, porque todos estábamos mojados de todo el día; pero no se podía dejar de vigilar la mar porque todavía continuaba muy gruesa; aunque el viento era menos, pero el buque no caminaba tanto, nos vimos obligados a largar el trinquete con un rizo que ya lo teníamos preparado de antes, con el fin de escapar mas de la mar.

Me había olvidado de explicar porque teníamos tanta provisión de aceite à bordo.

Como digo mucho antes, salimos de Barcelona en Octubre de 1882 para Río Grande del Sur; en este puerto cargamos tasajo para Pernambuco y allí cargamos azúcar para Montevideo, saliendo en Mayo de 1883. En esta travesía fué cuando lo del temporal.

A la salida de Barcelona habíamos comprado 10 cajas de aceite de oliva de la marca Porcar y Tió, que en aquel tiempo era la mejor marca. Cada caja contenía un quintal, en 4 latas de una arroba cada una. Cada caja costaba 10 duros, que eran para el consumo de un buque para un año. Cuando el temporal en mayo de 1883 solo habían pasado algo mas de seis meses, habíamos consumido casi la mitad; la otra mitad, o sea mucha parte, nos servía para echarla al agua y poder salvarnos del temporal.

A las 4 de la madrugada, tanto el viento como la mar habían abonanzado bastante y con mejor aspecto, nos atravesamos, poniéndonos a la capa con el velacho bajo, trinquetilla y la mayor con dos rizos, quedando un solo marinero de guardia, para avisar en caso necesario. Todos los demás nos fuímos a descansar; casi todos estábamos rendidos de tanta fatiga despues de 34 horas sin rendir guardias ni comer caliente. El individuo que quedó solo de guardia era un marinero de Lloret de Mar, de unos 50 años, rendido completamente, sin ayudarnos en nada durante el temporal, asustado de tal forma que por mas que le

que nos ahogaríamos si no nos ayudaba, ya estaba conforme, que él no podi;a ver aquella mar tan gruesa ni un momento de lo asustado que estaba. Como es natural tambien debía sufrir de miedo pero no estaba cansado como todos los demás.

Durante el día el tiempo fué abonanzándose rapidamente, el cielo semi cubierto pero con buen cariz. En este día ya se pudo cocinar como normalmente, que ya nos hacía falta. Antes del anochecer, el viento se quedó casi calmado, quedando solamente la mar que tambien se abonanzaba por momentos, pero siempre tarda algunas horas. En esto ya toda la tripulación habíamos descansado, dispuestos ya para hacer la maniobra que se necesitase. La noche la pasamos completamente con calma, solo el puro balanceo del buque de la poca mar que quedaba. Al amanecer se entabló viento del primer cuadrante y fuímos alargando ya todo el aparejo siguiendo ya el rumbo a nuestro destino. Así seguimios continuando con un tiempo espléndido y viento del Norte Es~como dice el refrán: Despues de un temporal viene la bonanza. Como el viento nos favoreció, a los 6 días recalamos a la costa de la República Oriental del Uruguay, avistando el Faro de Punta José Ignacio, con viento muy fresco del Norte, pero por fin, despues de tantas vicisitudes, llegamos sin novedad al Puerto de Montevideo el 2 de junio de 1884.

En este Puerto nuevamente volvimos a cargar tasajo para Cárdenas (Isla de Cuba); de este Puerto, regresamos a la Peninsula, cargados de azúcar, llegando a Barcelona el 29 de marzo de 1885.

Al cabo de dos meses vendimos el buque y compramos otro mucho mas moderno y de mayor tonelaje, que era de un tío que se retiró completamente de la navegación y quiso liquidarlo. En Julio de 1885 salimos de Barcelona cargados de vino para Montevideo; desde este puerto compramos un cargamento de tasajo a cargar en Gualeguay (República Argentina). Cuando estuvimos cargados, salimos para Montevideo; al llegar al Canal de Martín García a las dos horas de la tarde del día 11 de noviembre de 1885, se quedó el viento en calma completamente con el cielo claro y mar bonanza; y el buque estaba a merced de la marea y el práctico del Río que llevábamos nos mandó fondear y aferramos todo el aparejo o mas bien dicho el velámen. Poco antes de las tres de la tarde de aquel día avisté un vapor qu venía en demanda del Canal; desde el primer momento me parecio que lo conocía y me fuí fijando en él. En realidad, no lo conocía, pues lo que hacían aquella carrera los conocía a todos; en esto ya estaba bastante cerca y seguía el rumbo del canal Un poco antes de estar de través, ví con sorpresa como por efecto de haber tirado el timón todo a estribor que se nos venía rapidamente encima, abordándonos con toda fuerza de máquina en el centro del buque, abriendo un gran boquete. En esto, eran las 3'20 h. de la tarde; de momento ya ví que no había remedio, que el buque se iría rapidamente ~~a pique~~ a fondo, como s se fué. Como estábamos fondeados no podíamos hacer nada para evitarlo. A las 3'30 se fué a pique, desapareciendo el casco de la superfície del mar, saliéndole la mitad de los palos, pero muy tumbado; en aquel sitio solo había unas 7 brazas de fondo; en todo ésto, ya habíamos arriado el bote que es con el que nos salvamos. En el primer momento todo se perdió excepto la documentación de la tripulación que estaba en la cámara de la cubierta sobre la mesa. Como es natural, el vapor estaba parado a poca distancia; desorientados que no sabían lo que hacían por la torpeza que habían comeitdo que nosotros la pagamos. En esto nos embarcamos en el vapor; no nos recibió nadie, quedándonos en un callejón o corredor del vapor; solo se veían algunos pasajeros que miraban por curiosidad; en medio de ellos conocimos uno que se nos acercó saludándonos, diciéndonos además que si queríamos ~~podríamos~~ se podría levantar una acta, que varios

pasajeros la firmarían, quedando conformes; en esto tocaron la campana en señal de comer, quedando convenidos en que después de comer saldría enseguida y levantaríamos el acta; sea que alguno de a bordo observase la amistad que teníamos con aquel pasajero, ya se lo hicieron suyo enseguida y al tal pasajero ya no le vimos mas, después de haberse ofrecido voluntariamente, se portó como un canalla. En esto el vapor se había puesto en marcha y nos enteramos por unos marineros que regresábamos a Buenos Aires a causa de que el vapor tambien se había averiado bastante, que lo que lo salvó fué que era nuevo y tenía compartimentos estancos, asimismo hacía alguna agua, a no ser esto tambien se habría ido a fondo, que no se como se hubieran podido salvar tanta gente entre tripulación y pasajeros. Como ya estábamos muy fatigados, nos fuimos a sentarnos en un pequeño rancho de marineros; esto solo demuestra el mal trato que nos dieron con solo 3 horas que estuvimos, que no es de personas civilizadas, que un salvaje nos hubiera tratado mejor. A las 7'30 de la tarde llegamos a Buenos Aires, amarrando al muelle de la Boca del Riachuelo; tan pronto se pudo salir, bajamos a tierra, hospedándonos en un café que tenía en la Boca, un conocido de Masnou **(Xixon.)**

Desde el primer momento ya vimos que obraban de mala fe; me hizo suponer que a bordo debía haber algun alto personaje de la Compañía, que debía dar las órdenes, que en este caso se portó como un sinverguenza, pues el mal trato y recibimiento que nos dieron es como un caso excepcional y mas siendo ellos los culpables. En estos casos se trata a las personas respetando a cada uno la clase que representa. En aquel tiempo en nuestro pueblo había muchísimos buques que navegaban y se dieron algunos casos de salvamento de náufragos de diferentes naciones, ya fuese por un caso parecido al nuestro o cualquier otra forma y se trataba a los náufragos como se debía y siempre el Capitán del buque salvador recibía una recompensa del armador del buque, ya fuese un reloj de oro con la inscripción del día del salvamento o cosa parecida, como recuerdo.

Tambien se dió el caso de que un algo pariente mío salvo una tripulación de una fragata inglesa, compuesta de 29 hombres y una mujer, que era la esposa del Capitán. Este caso se le presentó a las 2 h. de la madrugada en el mar de las Antillas; de momento el capitán estaba en duda al ver dos botes cargados de gente sin saber de que se trataba, pero el capitán del buque náufrago comprendiendo el caso porque no los dejaban acercarse, hizo embarcar toda la gente en un bote, haciéndolos separar mas, y él y su señora en el otro bote, para demostrar que eran gente pacífica. En esto lo dejaron atracar; como hablaba algo español, facilmente le comprendieron dejándolos subir; una vez a bordo explicó donde le ocurrió el naufragio; la noche anterior, en la pequeña Isla de Aves en que no había faro y sale poco de la superfície del mar, que habían salido de Puerto España (Isla Trinidad) y en la tercera noche embarrancaron en aquel islote, salvándose con los botes. El buque que hizo el salvamento tambien procedía de Puerto España. En esto llamaron al otro bote salvando los 28 hombres que contenía. Al estar todos a bordo, los cocineros de ambos buques se conocieron por haberse encontrado en el mercado. A todo esto el buque estaba parado en facha y después de haber embarcado los botes de los náufragos, orientaron el aparejo, se pusieron en marcha en dirección a la Isla de Santo Tomás que casi les venía de paso; a los tres días llegaron al puerto de Santo Tomas, desembarcando todos los náufragos muy agradecidos. Al siguiente día salieron continuando su viaje con destino a España regresando a Barcelona. Después de unos días, los armadores del buque náufrado, en señal de agradecimiento, tanto por el salvamento como por el buen trato, le entregaron una copa de plata con la inscripción del día del salvamento, con el nombre del buque, en recuerdo.

Esto demuestra aunque el caso no es igual (pero la diferencia es enorme,pues en nuestro caso el vapor era culpable del naufragio)y deberían haber tenido consideración;en cambio se portaron como unos cochinos,esto que solo estuvimos a bordo tres horas y con tan poco tiempo nos trataron como si fuéramos perros.Despues de esta explicación que ha sido bastante larga, no deja de ser curiosas su lectura,aunque a uno no le interese,pero no es por demás saberlo.Con todo ello me he separado del asunto del vapor,que ahora me ocupará.

Al día siguiente de nuestra llegada a Buenos Aires dimos parte a la Autoridad de Marina del Puerto;en esto preguntaron como había sido el caso.Le contesté que ni a propósito se hace mejor,que para abordar el buque tuvieron que dar casi media vuelta,vasi lo embistieron perpendicularmente y a toda máquina en el centro del buque,estando fondeado en el Canal de Martín García a las 3'20 h. de la tarde con el cielo compleyamente claro y mar bonanza.

Cuando estuvimos a bordo del vapor nos pudimos informar que era nuevo,se llamaba "San Martín",pertenecía a la Compañía Lloyd Argentino,que en la mañana de este día 11 de noviembre de 1885 hubo a bordo un grán banquete,celebrando la inauguración del vapor;iban a bordo muchos comerciantes en viaje a Rosario de Santa Fé.Al terminar el banquete,a mediodía salieron del Puerto de Buenos Aires y a las 3'20 h. de la tarde,echaron el buque a pique.Precisamente calculé que era cuando los vinos y licores que habían bebido producían sus efectos, que no veían en realidad lo que hacían y me hizo suponer que por efecto del lagrimal de los ojos,en este estado se produce una refracción que les parecía que el buque lo tenían en la proa;mientras estuvieron lejos fueron siguiendo bien,pero al estar cerca les debió parecer a los dos prácticos que estaban en el timón que iban a embestir al buque,cuando en realidad no lo tenían en la proa y creyendo separarse fué cuando abordaron al buque echándolo a pique.Esto es lo que en mi opinión fué la verdadera causa.

El resultado es de mucha coincidencia;el buque se llamaba "Marina";fué echado a pique fondeado en el Canal que forma la Isla Martín García (República Argentina) y Martín Chico (Costa oriental del Uruguay) por el vapor argentino "San Martín",el día 11 de noviembre de 1885,día de San Martín.

Desde el primer momento ya vimos que la Compañía del Vapor obraba de mala fe rehusando cualquier arreglo,y nos vimos obligados a entablar pleito.Al cabo de unos tres meses,ya sea que las consultas no les eran favorables del todo,por otra p parte,todos los comerciantes en general estaban al corriente del caso y se extrañaban como compañía acreditada como aquella tuviesen aquel asunto pendiente que les hacía poco favor y demérito,toda vez que el vapor era el verdadero culpable.

El Capitán del Puerto de Buenos Aires,que era español,hombre muy entendido en asuntos de Marina,siempre nos aconsejaba que buscásemos el modo de un arreglo amistoso,porque aun teniendo razón,con el pleito nos exponíamos a perderlo y nos decía:Que según el Código Argentino,esta cuestión se tenía que someter a árbitros,nombrando uno por cada parte;como estos dos no se avendrán y se tiene que nombrar un tercero que lo resolverá;como V. lo ha perdido todo,no le puede entregar ninguna cantidad;en cambio la parte del vapor que es mas poderosa,le ofrecerá una cantidad mas o menos y esta falla a favor del vapor y resulta que V. perdería el pleito y tendría que pagar sus gastos.

Por nuestra parte,teníamos buenas relaciones y amistades que trabajaban a nuestro favor para un arreglo;como digo antes,despues de tres meses de pleitear pudimos conseguir avistarnos con el Presidente de la Compañía del Vapor Don Francisco Uriburu.Despues de várias entrevistas,pudimos llegar a

un arreglo mediante una transacción que aceptamos, que como quien dice nos podíamos dar por satisfechos. Los pleitos se sabe cuando principian pero no cuando terminarán. A seguir pleiteando creo habría sido muy largo, sin tener la seguridad de ganarlo, aun teniendo toda la razón, porque cuanto mas dura mas se complica.

Para continuar el pleito nos encontrábamos en una mala situación, lo habíamos perdido todo; los gastos que teníamos eran grandes para continuar el pleito, ignorando el tiempo que podía durar sin la seguridad de ganarlo teniendo razón, que, en caso contrario, no sé como hubiéramos pagado los gastos.

Arreglado el asunto del buque y cobrado el importe de la transacción, la Compañía nos dijo que podíamos hacer lo que quisiéramos del buque, que en realidad nó valía nada. Pero, con todo, quise verlo y alquilamos una ballenera embarcando un buzo; en esto salimos muy temprano de Buenos Aires y estando a la vista del buque, á distancia larga, durante la tarde el cielo ya se aturbunó con mal cariz. Serían las seis horas de la tarde cuando de repente se desencadenó un fuerte viento de fuera o sea del S.E. cubriéndose todo el cielo de celajería brumosa; el Río, de momento estaba bajo; el viento muy fuerte solo nos permitía llevar la trinquetilla; como es paraje que fuera del canal son bancos de arena de poco fondo que solo uno muy práctico conoce,; en esto le dije al buzo que sería conveniente sondar; la primera véz ya encontró solo cuatro piés largos y siguió sondando continuamente, pero el fondo disminuía. La mar había ya crecido. En una culatada la ballenera tocó fondo. En esto, el patrón que era un griego, se asustó de tal forma que tuve que ponerme al timón. Como la embarcación era muy pequeña con el mar que había levantado balanceaba bastante; para estar al timón no se podía estar de pié ni sentado, solo agachado como podía. Cuando la embarcación dió dos culatadas y entró un salpicón de mar, el patrón asustado me decía que la ballenera era de una tabla finna y por poco que durase aquella situación nos iríamos a findo y temiendo ahogarse se puso a llorar y un niño de 14 años hizo lo mismo. La verdad, era una mala situación; el buzo, siempre sondando, pero el fondo no aumentaba y era el único de los que íbamos a bordo en que podíamos contar. Seguimos corriendo el tiempo con la trinquetilla, viéndome casi perdido con la poca práctica que tenía de aquel canal dí una orzada hacia babor; al poco rato el buzo me dijo "No toco fondo, Capitán". En esto seguí un rato mas en aquella dirección hasta considerarsme estar en medio del canal. Durante todo este tiempo ya no nos ocupamos del buque para nada; lo que convenía era salir de aquella situación desesperada. En todo esto se iba haciendo tarde y el peligro no había pasado del todo; necesitábamos un redorso seguro para poder fondear. En esto estábamos a una cuatro millas de la Punta de la Isla de Martín García y en su demanda corríamos a discreción del tiempo con la rinquetilla. Ya casi al obscurecer llegamos a aquella punta y de una rápida orzada me metí a redorso de ella. Tan pronto nos tapó la Punta la marejada, arriamos la trinquetilla y pasada la arrancada de la ballenera fondeamos y nos encerramos dentro de la bodega, único sitio que había para pasar la noche. Como ya estábamos seguros, el patrón y el niño, como ya les había pasado el miedo, se ocuparon en hacer la comida, comiendo un buen churrasco de carne, como dicen en aquel país.

Despues de comer estuvimos largo rato hablando sobre el peligro que habíamos corrido; yo mismo pensé que me escapé cuando el naufragio del buque y que al ir en busca de él podía haber encontrado la muerte. Toda la noche la pasamos encerrados dentro de la bodega; como no había ninguna comodidad, apenas pudimos dormir, pero descansamos. Al día siguiente, el tiempo había calmado por completo, cambiando el viento al Norte y levamos para ir nuevamente en busca del búque; una vez inspecciona

docuando,estuvimos en él,amarramos la ballenera al palo mayor del buque;una vez inspeccionado el estado del buque,el buzo me dijo que no había nada que hacer para salvarlo,porque consideraba que con los temporales el buque había ido a recolcons y que creía que estaba deshecho.En vista de esta dec laración acordé regresar a Buenos Aires aprovechando el viento del Norte que era favorable,llegando aquel mismo día a las cinco de la tarde.Para dar finalidad al buque,lo subastamos;nos dieron 25 duros que creo que el que lo compró los perdió.Lo único que podía valer algo eran los palos,que los gastos de quitarlos hubiera importado mas que el valor de ellos y duró varios años que todavía se veían.Como yo continué navegando con otro buque,al cabo de tres años pasé por allí y todavía ví los palos.Al cabo de muchos años desaparecieron.

Pagados ya nuestros gastos y los que había ocasionado el pleito,con la documentación arreglada,regresamos a España dando de baja el buque de la inscripción marítima de España.

Después de tantos inconvenientes,vicisitudes y tambien sufrimientos que se me presentaban en el negocio del mar,intente cambiarlo y dedicarme al negocio de tierra.Para esto me asocie con un pariente mío que tenía un negocio de cereales en Jerez de la Frontera,que era muy inteligente desde hacía tiempo.El objeto era ampliarlo mas,como yo tenía que llevar la contabilidad,aprendí la teneduría de libros;al cabo de diez meses que ya estaba muy al corriente,el socio enfermó y después de dos meses que duraba la enfermedad,se agravó mas y falleció. En todo esto había perdido un año que solo tuve gastos,viendo que el negocio de tierra,antes de empezar me había ido tan mal creyendo que lo que haría sería perder el tiempo,con la familia acordamos comprar otro buque el día que se presentase una ocasión.En febrero de 1887 compramos la Polacra "Isidra" de 5.000 quintales de carga;una vez carenado de nuevo y cargado de vino,salí de Barcelona,el 12 de abril de 1887 para Montevideo;en este buque navegué como Capitán cerca de 10 años;de este puerto salí cargado de tasajo para Cárdenas (Cuba) y allí cargué azúcar y aguardiente para Vigo y después de 10 días de haber pasado el Canal de Bahama,comentaba yo a bordo después de cenar,que con tantos días no habíamos visto ningun buque,que era extraño;en esto,nos aguantábamos a la capa con viento duro del Norte con mar gruesa mura a babor;cuando aquella misma noche sobre las diez horas aparecieron las luces de un buque de vela que venía a pasar cerca,para que viera mejor la luz nuestra roja de babor,mandé que un marinero que la quitase y la levantase mas para que la viera mas fácil y mejor.El caso es que ya fuese que no mirase nadie ni tampoco debía haber serviola,que se nos venía encima rapidamente.Yo no podía hacer nada porque nos aguantábamos a la capa como he dicho antes;en este caso,el buque está casi parado.Cuando se apercibieron estaban casi encima nuestro,o sea a muy poca distancia;en esto orzó rapidamente todo a babor,contrario al reglamento,porque tan cerca no podía hacer otra cosa con la clase de aparejo que resultó ser de la orzada pasó casi paralelo a nosotros a unos tres metros de distancia;de la arrancada que llevaba cruzó la proa nuestra;en esto pude ver que se trataba de un pailebote de tres palos que supuse fuese americano,que navegaba a doce cuartas con las mayores solas a todo su andar con proa al Sudeste;lo que nos libró fué la clase de aparejo que le facilitó la orzada rápida y pasó de la arrancada.Si llega a ser un buque de cruces,tan cerca como pasó,creo nos hubieramos enganchado con las vergas;como pasó tan cerca se sintio gritar en inglés y no comprendí nada;cruzada la proa nuestra al poco rato desapareció,que no deja de ser un milagro que nos escapásemos.El susto,como puede suponerse,fué de momento muy grande,pues creía que nos echaría al fondo;como era de noche con bastante mal tiempo hubiera sido difícil salvarnos,así es

que el período de contrariedades y vicisitudes, todavía iba siguiendo.

Llegado ya en Vigo y descargado el azúcar y aguardiente como no quise regresar tan pronto a Barcelona, era el año 1888 salí de Vigo para Cádiz para comprar un cargamento de sal para Río de la Plata y combinar con un saladero un cargamento de tasajo y tambien en esta travesía me volví a encontrar con las contrariedades y peligros. Al entrar a la altura del Morro de Santa Marta (Brasil) en latitud entre 29 º y 30º sur, a distancia larga de la costa, el tiempo estaba muy revuelto, el cielo entrecubierto de gruesos nubarrones (Cumulus Nimbus); en esto entró el viento (el Pampero) que fué aumentando durante el dia pero no llegó nunca a ser mas que un medio temporal, que lo aguantábamos muy bien a la capa con la trinquetilla, velacho bajo y gavia baja; así seguimos hasta las 11 de la noche, en que descargó un chubasco de viento y agua muy poca, pero con mucho relampagueo; pasado el chubasco, el viento calmó por completo y el buque dominado por la mar perdió totalmente el gobierno y puso la proa en dirección a la mar del viento que había antes esta calma duró como un cuarto de hora; pasado este tiempo, de repente volvió el viento que teníamos antes. Como el buque tenía la proa en aquella dirección lo cogió en facha obligándome a virar por redondo para dar la vuelta al buque; a las once y media horas ya estábamos capenando como antes las mismas velas; en esto me puse al timón con objeto de irlo graduando, ya que en estos casos es costumbre hacerlo, porque cuando menos se mueve el timón se va mejor. En esto me estaba fijando en que el buque capeaba muy bien; los pocos tripulantes que estábamos de guardia todos estaban allí cerca de popa; entre mi pensaba al ver que el buque se aguantaba tan bien, como ningun otro de los en que había navegado y que no era fácil embarcar ningun golpe fuerte de mar y que el tiempo no era mas que un medio temporal. Como he dicho antes, el cielo estaba con grandes cúmulus que daban vivos relámpagos; en esto serían las 11'45 h. de la noche, no sé si fuese a causa de algun rayo o fuese volcanico, de repente ví entre la proa y la mura de estribor un terrible golpe de mar con una gran rompiente que tenía que romper precisamente sobre el buque. En seguida fuí a subirme por las burdas, en el mismo momento en que un marinero me decía: Don Isidro! Que golpe de mar viene! El tambien y los demás marineros subieron por las jarcias para que no les hallase en cubierta. Momentos después rompió el golpe de mar encima del buque, que de momento lo cubrió todo, que pareció que ya se iba a fondo; pero no habría pasado ni un minuto que el agua había salido del todo y apareció el buque. El golpe de mar se llevo toda la obra muerta de palo a palo de estribor, que tenía una altura de 1'20 metros, sin encontrar ni siquiera ni un pedazo. Además se llevó todo el tablazón de la obra muerta de babor, así es que el agua salía como quería, además de otros desperfectos que hizo en el interior del buque. Al instante se me ocurrió mirar si la obra viva del buque había sufrido; como la luna estaba en su plenilunio daba claridad y como el buque estaba pintado de blanco, pude ver claramente que la obra viva no había sufrido nada porquè las junturas de las contas la masilla estaba intacta; entre tanto, otros se dedicaron a sondar las bombas con la pulgadera. El primero que sondó, le pareció que el buque hacía agua, cuando en realidad no había, como el cordel de la pulgadera estaba chorreando al tiempo de llegar a bajo de la de la sentina, la pulgadera parecía como si estuviese toda mojada, como si el buque se llenase de agua. En esto la agarré yo secando con un trapo el cordel todo lo que pude intriduciendo la pulgadera en la ceniza de la cocina que tambien estaba mojada, pero era lo suficiente para conocerse; todo esto lo hice mas rapidamente que no se escribe; en esto eché la pulgadera a la sentina sacándolo tambien rápido y pude comprobar que en la sentina solo había media pulgada de agua, por lo tanto el buque no hacía agua. En esto pasó la intranquilidad que nos había causado. Desde este momento nos dedicamos a

tapar el gran boquete abierto, con botalones de alas y algunas tablas de madera de respeto que siempre se llevan por lo que se pudiera ofrecer, que en este caso nos hicieron mucho favor, lástima que teníamos pocas, siempre se llevan trincadas en cubierta con una verga de respeto, que la mar por esto no se las llevó. Como puede suponerse, no se pudo tapar del todo, pero lo suficiente para evitar que con un balanceo pudiera irse al agua algun tripulante. Al día siguiente, viendo que el barometro bajaba y el tiempo mas bien emperoraba, como dice principiaba el mal tiempo con mas fuerza, y con aquella avería no era prudente continuar el viaje a mares bravos, determiné arribar a Río Janeiro para reparar la avería, llegando a los tres días a aquel puerto. Como para reparar la avería se necesitaba por lo menos un mes, vendí el cargamento de sal que me sirvió para la avería y gastos del puerto. Como en Río Janeiro no hay nada para cargar a Río de la Plata y tenía que ir en lastre, aproveché un flete que se me ofreció a cargar en Panaguá que está allí cerca, un cargamento de "hierba mate" para Buenos Aires. Desde este Puerto concerté un cargamento de tasajo a cargar en el Saladero de Sacra que está en el Río Uruguay y con tan mala pata que en este Río empezaba una creciente muy fuerte que cada día subía una barbaridad. El pobre saladerista perdió 1.500 fanegas de sal que tenía depositadas, que el agua se las fundió. Como el río seguía subiendo, teníamos el tasajo en pilas en la parte mas alta, hasta tanto que temiendo que el agua podría llegar a las pilas, que en este caso, una vez mojado se pudriría y sería pérdida total y como último recurso nos vimos obligados a hacer uso de unas pipas que el saladerista tenía almacenadas para llenarlas de sebo, las pusimos de punta con tablones encima, trasladando el tasajo encima de las pipas y el agua llegó hasta el medio tapón que fué la máxima altura, principaindo a bajar desde aquel día. Al cabo de días habia descendido bastante y el terreno estuvo algo seco; se pudieron abrir las pilas para orearlas y que les diera el sol; ya vimos que el tasajo no había sufrido nada, pero gracias a la precaución que tuvimos de ponerlo encima de las pipas. Seguramente se habría perdido todo si no lo hubiéramos hecho. Cuando el terreno estuvo seco del todo y se pudo transitar por los barales, tendimos el tasajo todo un día y al siguiente volvimos, pero ya principiamos a cargar; a los 12 días estando el buque cargado después de tres meses perdidos causándome muchos gastos, salí para Cienfuegos (Cuba) y en este puerto cargué azúcar para Vigo.

Como el buque estaba todavía en buenas condiciones quise continuar el viaje y salí para Cádiz para cargar de Sal para Río de la Plata, saliendo de Cádiz el 7 de julio llegando a Montevideo el 17 de agosto de 1889. En este Puerto combiné un cargamento de tasajo a cargar en Villa-Colon (R.A.) con destino a la Habana; en este puerto pude hacer una buena combinación d de un cargamento de aguardiente de caña del Alambique de San Juan de Matanzas, el más acreditado de Cuba, con la condición d de cargar en la Habana para hacer viaje de remonatada a Montevideo; a últimos de abril de 1890, salí de la Habana para Montevideo.

Descargado en este Puerto, nuevamente cargué tasajo en combinación con una casa de Cienfuegos (Cuba); como el buque necesitaba caremarlo de nuevo, después de tanto tiempo de trabajar, que las planchas de cobre de que el buque estaba forrado, ya de tan gastadas se iban algunas a pedazos y se perdían varios trozos y una arrancaba a la otra; y antes de salir me vi obligado a hacer clavar por buzos 16 planchas nuevas en las partes mas necesitadas y evitar no se desprendiesen tantos trozos. En este caso se notaba bien que el buque no caminaba tanto como ántes, como quien dice necesitaba cambiar las medias suelas.

Estando ya listo el buque de esta compostura, cargué de azúcar para Barcelona, saliendo de este Puerto el 28 de Febrero de 1891; tuve una travesía muy larga. El viento tampoco ayudó pero la causa principal era que el buque andaba muy poco y necesitaba mucho viento para arrancar, llegando sin novedad el día 18 de mayo de 1891 despues de 49 meses y 6 días que había salido de Barcelona.

En todo esto pude observar que desde la salida de Cádiz el 7 de julio de 1889 hasta Barcelona en mayo de 1891, no se me presentaron las visitudes y contrariedades que anteriormente me ocurrían, sino que entré en un período de mas suerte; esto no quiere decir que tuviese siempre buen tiempo, como es natural, pues en la mar hay días buenos y otros malos, pero ninguno fué excepcional como, los explicados anteriormente. Carenado y arreglado el buque, volví a emprender el viaje el 10 de septiembre de 1891, para continuar haciendo el tráfico de costumbre, entre Río de la Plata y Cuba, regresando a Barcelona el 2 de agosto de 1892, ~~para continuar haciendo el tráfico de costumbre entre Río de la Plata y Cuba~~ a los 10 meses y 22 días, despues de un viaje relativamente bueno y corto.

El 20 de octubre de 1892, salí en viaje al Río de la Plata y Montevideo; de allí salí caragdo de Tasajo para Cárdenas (Cuba) y en este Puerto cargué aguardiente de caña del Alambique Vizcaya, para hacer viaje de remonatada a Montevideo y tuve una travesía buena y muy rápida que ya no lo puede ser mas, pues solo estuve 56 días para llegar a puerto. Esto parece largo y no lo es para el que lo sabe, pues para hacer esta navegación se necesita remontarse hasta medio camino de España y según los vientos, aún mas y resulta muy largo el viaje, pues la mayoría de buques empleaban 75 días y alguno llegó a los 100. Una vez descargado en Montevideo, despues de terminada una revolución que hubo en aquel tiempo en el Brasil, se me presentó un buen flete de harina a cargar en puerto para la Isla de Santa Catalina (Brasil) para el Puerto de Desterro que está muy cerca, pues solo empleé 5 días en este viaje; allí me flete para Río de Janeiro cargado de habichuelas negras, viaje tambien corto. Como quise hacer viaje nuevamente a Río de la Plata, y en aquel Puerto no hay carga aparente para aquel destino salí en lastre para Montevideo. En este Puerto concerté un cargamento de Tasajo a cargar al Saladero de Villa-Colón (República Argentina) para Cienfuegos (Cuba) en combinación con una casa tasajera de aquel Puerto, regresando a la Península cargado de azúcar, llegando a Barcelona el 29 de julio de 1895, después de 33 meses y días de haber salido de este Puerto.

Como digo anteriormente, desde la salida de Cádiz el 7 de julio de 1889 y durante a quel viaje principié a observar un período de mas suerte que duró unos cinco años o sea hasta el año 1895. En cambio, en lo que tuve muchísima suerte es en lo de salvar la vida, que es lo principal; fué en casos muy arriesgados de perderla que antes expliqué, pero siempre a última hora tuve un ángel salvador que me ayudó; no sé si puede influir algo en esta ayuda , pues nací el día de Navidad, 25 de diciembre de 1862, y en la actualidad cuento con 83 años de edad, pero esto no quiere decir que tenga que vivir mucho mas, pues considero que ya estoy a los últimos de mi vida y ya voy muy pesado y tampoco me encuentro bien del todo.

De todo esto deduzco que el hombre puede ser inteligente y activo, pero que si desgraciadamente no le acompaña la suerte en el negocio y en todo lo demás, nunca hace nada; así me pasaba a mi la mayor parte de las veces; o llegaba demasiado pronto, otras veces demasiado tarde, pero no acerté nunca el punto además de otros casos, incluso en la Lotería por tres veces en que ví claramente que me faltó tener suerte por la forma en que me ocurrió.

En mi último viaje con la polacra "Isidra", salí de Barce

celona el 6 de noviembre de 1895 en viaje al Río de la Plata, encontrándome en Montevideo en los primeros meses de 1896; hacía días que estaba descargado sin poder combinar salida por ninguna parte debido a la mala situación que atravesaba la Isla de Cuba que los comerciantes habían retirado las órdenes de combinación, pues el mercado de Cuba estaba muy mal, el Tasajo se cotizaba mucho mas bajo que en los puertos de orígen. En esta situación nos encontrábamos muchos buques que nos dedicábamos a aquel tráfico; algunos cargaron de sebo o flete muy bajo para Barcelona, que los derechos del puerto importan casi la mitad del flete, otros se vendieron en Buenos Aires y algunos se dedicaron a viajes al Brasil a fletes muy bajos, con el objeto de esperar si al cabo de algunos meses mejoraba la situación; como me pareció que iba por largo tiempo y los gastos corrían, en esto me avisté con el único exportador que se dedicaba a cebollas y ajos en Montevideo; le propuse comprale 1200 quintales de cebollas y una partida de ajos, lo que me costaría puesto a bordo. Acordado el precio, el mismo día con intervención del consignatario tratamos con un saladerista para comprarle 500 quintales de tasajo a embarcar en seguida; convenido el precio ya de los dos, habíamos convenido ya que antes de cerrar el negocio necesitaba cuarenta y ocho horas de tiempo para consultarlo con la familia. Como obtuve la contestacion favorable, en este mismo día cerré el negocio en firme con los dos; al siguiente día mandé a mi hermano a presenciar el peso y embarque de las cebollas en lanchas; este mismo día principiamos la carga; el vendedor me facilitó personal adiestrado en la estiva de cebollas que las estivaban muy bien; al mismo tiempo avisé al saladerista para el embarque del tasajo. Al siguiente día fui a tomar el peso y embarque en lanchas; en esto a los dos días de cargar me encuentro con que era Semana Santa, que con la ocupación del negocio no me había fijado; Jueves y Viernes Santo, días en que no se trabaja, pues yo me encontraba en el caso de que no podía parar, pues me convenía salir lo mas pronto posible. Fuera de este caso habría parado la carga, pero las circunstancias me obligaban a trabajar, lo que sentí mucho. Por un lado se cargaban las cebollas; por el otro el tasajo. El contramaestre con algun marinero preparaba el buque para la salida cuando podía, pues había mucho trabajo para todos. En aquel tiempo todavía no había puerto en Montevideo; era una bahía abierta al viento del Pampero SO., que era el que sería favorable para mi y por regla general sopla bastante fuerte levantando mucha mar, que es imposible tener ninguna embarcación al costado; por esta causa tenía mas prisa en salir. Desde el primer día de carga reinaba buen tiempo, Norte por la mañana y Virazón por la tarde. El día antes de mi salida todo el día se mantuvo el viento Norte, que es el síntoma de cambiar el tiempo; al siguiente día, o sea a los siete días a las ocho horas de la mañana salí de Montevideo para Puerto España (Isla Trinidad); el tiempo, algo revuelto, el viento continuaba fresquito del Norte que de momento me era favorable; así seguí toda la mañana y parte de la tarde. A las cinco horas, estaba N/S con Punta Negra, el viento había calmado mucho. Anocheció con muy poco viento habiéndose rolado al Este y tome bordada hacia el Sur para separarme mas de la Costa. Durante todo el día el barómetro bajó mucho que es la señal de cambio de tiempo; el horizonte muy cargado por el tercer cuadrante. La primera parte de la noche fué casi calma. A las 2 horas de la madrugada principió a levantarse una celajería cubriéndose todo el cielo; al cabo de poco tiempo se entabló una ventolina del Sudoeste, o sea el Pampero, que fué refrescando rapidamente. En esto, ya había virado y seguía a Rumbo mi derrota. Amaneció con viento frescachón del Pampero, que me permitía hacer todo el camino que podía el buque y continuó hasta los tres días que fué calmándose poco a poco rolándose al segundo cuadrante, pasando ra

pidamente al primero, que ya me era contrario, o sea de proa redondo; los tres primeros días fué bastante bien, pero desde que se fijó el viento al N. NE. que duró muchos días, me atrasó mucho la travesía. Por otra parte, las lluvias y chubascos casi diarimanete que me impedían abrir las bodegas y poner mangueras para la ventilación de la carga que era tan necesario. En esto principié a notar que nuevamente se me presentaba un período de contrariedades. Despues de muchos días doblé el Cabo San Roque (Brasil); entonces como hay que navegar a Rumbo del cuarto cuadrante y los vientos son siempre del primero o segundo y siempre de popa, o sea favorables, así navegué hasta avistar la Isla Barbada (Inglesa), que me sirvió para la comprobación de dos cronómetros que tenía a bordo, situados en esta Isla. Tiré rumbo a recalar a la Isla Tábaco (Inglesa). Al día siguiente a Mediodía me situé por buena observación al paralelo del faro de la Isla Tábaco y longitud cronométrica de 2 cronomettros; el tiempo era bueno; la brisa galena del Este permitía hacer al buque de 5 a 6 millas por hora y consideraba que sobre las 9 horas de la noche podía avistar el faro de la Isla a todo su alcance, porque el horizonte era claro, pero conociendo el mar en que navegaba por haberlo cruzado varias veces en dirección a Puerto España que es a donde me dirigía, como sucede en algunas ocasiones cuando ha llovido mucho se forman algunas corrientes desconocidas ya por los antíguos navegantes y por la s cartas de navegación, pero yo las había experimentado en alguno que otro viaje; sabiendo esto, por precaución, antes de las 9 de la noche y el horizonte estaba bastante claro, tomé cuatro alturas de la estrella Polar que si está bien observada, con pocos nu meros y muy rapida se encuentra una latitud muy exacta, resultando por todas cuatro observaciones que la corriente me había arrastrado de 19 a 20 millas al Norte; por lo tanto, en vez de pasar entre la Isla Tábaco y La Trinidad, pasaba entre Granada y Tábaco y sabiendo esto, seguí navegando, pero con mucha precaución por serme muy necesario. Al día siguiente pude comprobar que, en efecto había pasado, por el Norte de la Isla Tábaco como ya suponía; a las 9 de la mañana me situé por observación cronométrica y marcación a la Isla de Tábacocalculando que a esta hora me faltaba recorrer unas 80 millas para llegar a la Boca de Dragos y la Isla de Chacachácares que con la brisa fresca que reinaba calculé que podía llegar a dicha Boca a las 8 horas de la noche **contandodoon el viento** y que el buque era muy velero, caminaba mucho. Me decidí a entrar de noche a causa de las contínuas lluvias que tuve durante la navegación que no pude airear la bodega; como la ma yor parte eran cebollas se principiaba a sentir mal olor; pero en realidad, la descarga salió bastante bien se vé que es un olor muy fuerte y basta que haya alguna podrida para sentirse, pero cada día que pasaba hubiera sido peor con el gran calor que hacía. Esto fué mi decisión de entrar de noche; si se hubiera tratado de cualquiera otra carga que no venía de medio día seguramente hubiera esperado al siguiente día por la mañana. La entrada por la parte Norte de la Isla de Trinidad, es la única, la mayor y mas ancha, pero de noche tiene muchos inconvenientesque en otros viajes ya los había esperimentado; primeramente en a quel tiempo en la Isla Chacachacares que hay que pasar muy cerca, no había ningun faro para situarse solo conociendo muy bien la forma de la Isla; además hay mucho fondo y acantilado, hasta pegarse en tierra y no se puede fondear con anclas y cadenas y la poca corriente que hay va hacia fuera; segundo, que despues de la puesta del sol, muchos días se queda calma, a no ser que haya brisas frescas; además con la oscuridad de la noche se confunde con la costa de Venezuela y parece que no hay paso y solo teniendo mucha práctica se puede intentar el paso de noche. Esto contando en ciertos días que se vé que reinan brisas frescas como aquel día; con

todo ello, por precaucion en caso de calma, preparé un anclote con un calabrote que tenía a bordo de 120 brazas para poder fondear antes de llegar el buque sobre la costa. Gracias a Dios no tuve necesidad de hacer uso, porque el viento me aydó a las 7 horas de la tarde, se hizo ya casi de noche; solo se apercibía la negrosidad de la tierra y la forma de la Isla Chacachacares que yo no dejaba de vista ni un momento, porque se tenía que pasar muy cerca de ella, que es la que forma el Canal de Boca de Dragos con la Costa de Venezuela. Me faltaba todavía una hora para llegar allí, pero en este caso como es de mucho sufrimiento, una hora se hace larguísima contando con la responsabilidad del que dirije.. Por otra parte, desde tan lejos parece que no hay paso y mi hermano que era el Piloto del buque y no conocía aquella tierra, me decía: Si estaba seguro, porque él le parecía que no había paso y es que se confunde en aquela distancia con la costa de Venezuela. Yo le dije: Conozco la Isla de Chacachacares tanto como si fuese la entrada de casa. A las 7'30 horas solo, em faltaba media hora para llegar a la Bocà. A esta hora empezó a descubrirse el Canal de entrada por momentos (Boca de Drago), la brisa continuaba muy fresca; a las 8 horas estaba de travès con la Isla de Chacachacares, o sea en medio del Canal, siguiendo hacia dentro del Golfo de Paria en dirección que por las cartas marinas marcaban donde el fondo perdía mas rapidamente. A 8'30 horas principié a sondar. Al cabo de cinco minutos toqué fondo en 16 brazas. En esto, ya me ví salvado porque ya podía fondear con ancla. En ésto el viento había aflojado mucho y calmaba por momentos. A las 8'45 horas toqué 14 brazas. Al cabo de unos diez minutos el viento se quedó completamente calma; el buque ya andaba muy poco hasta perder totalmente la marcha; a las 9 horas, el escandallo me marcaba 13 brazas y el buque por la poca marea que había mas bien iba atrás, o sea hacia fuera. En esto, mandé fondear el ancla con dos grilletes de cadena, o sean 30 brazas. Como las velas con la calma estaban pegadas a los palos, mandé cargar el trinquete, mayor redonda y sobres y juanetes quedándome solo con el velacho y gabia alta y baja en espera de viento. Así estuve con calma hasta las cuatro horas de la madrugada en que principió a entablarse un poco de viento de fuera, o sea del Norte, que mas bien era raro en aquella hora. En esto mandé levar el ancla y cazar todo el aparejo permitiéndome navegar a rumbo en dirección al puerto de mi destino. Como el viento refrescó, a medida que venía el día, lo que a las 7 horas de la mañana dí fondo en Puerto España, a no ser así me hubiera costado bordear todo el día con la brisa que acostumbra a ser del E. que es de proa redondo. Fondeado ya, a 8 horas vino la Sanidad, quedando el buque en libre plática; a continuación vino la Aduana precintando los víveres como son: tabaco, vinos, licores y algún otro; a las 8'30 horas listos de esta faena, bajé a tierra a ver al consignatario que era una casa inglesa que hacía tiempo conocía al Gerente, para manifestarle la carga que conducía el buque para liquidarla en aquella plaza si la oferta me convenía a las 9 horas llamó a los comerciantes de víeres que casi todos eran portugueses; al poco rato se presentaron en la oficina y con un pequeño bloque que llevaban hicieron las ofertas; conco de ellos ofrecían medio chelín mas o menos para comprar todo el cargamento de cebollas y ajos; en cambio hubo un tal Menendez que ofreció por la mitad mas de un chelín que los otros, y en esto cerré el trato de venta de la mitad. Durante el día me dediqué por cable a consultar los mercados de Puerto Rico y Cuba: todas las ofertas fueron muy bajas, en particular las de Cuba debido a la mala situación que atravesaba, que ya todos los comerciantes habían retirado las órdenes de combinación con los buques; esto fué la causa que me obligó a hacer este viaje para probar si podía salvar la mala situación en que nos econtrábamos muchos buques que nos dedicábamos a aquel tráfico.

El mismo día en que cerré el negocio principié la descarga de cebollas a las 6 horas de la tarde,costumbre de aquel país por el gran calor;el objeto era cargar una lancha hasta las 12 horas de la noche para descargarla al día siguiente;esto con permiso de la Aduana hasta aquella hora. Al amanecer del siguiente día con el sol salido,me sorprendió ver un buque que entraba por la Boca de Dragos;serían las 7 horas de la mañana y el sol le daba de lleno al velámen:en seguida me pareció por su planta que era español,que a pesar de la gran distancia que estaban los buques de nuestro pabellón el que tiene práctica se conocen aunque estén lejos. De momento yo calculé que del Río de la Plata era imposible venir,que tenía que ser en todo caso algun buque con procedencia de Canarias y que no podía traer otra cosa que cebollas;en esto le dije a mi hermano que se fuese con la lancha a tierra para descargarla y tomar el peso,que yo me quedaba en expectativa para cerciorarme de si el buque era español;como la brisa era bonancible del Este,que tenía que bordejear mucho y se acercaba poco y en aquella marcha necesitaba todo el día para llegar a Puerto,con lo poco que se acercaba que solo se le veía el velamen,pues todavía no se le veía el casco,ya que con el sol con mas claridad no me quedó ninguna duda de que era español. En esto,antes de las 9 horas de la mañana,me fuí a tierra a ver al consignatario para explicarle lo que había pensado aquella noche,esto sin decirle ni una palabra del buque que había visto que entraba. Que había pensado llamar al Señor Menendez y ofrecerle la otra mitad aunque fuese rebajando un poco el precio del total,sea por la buena calidad y clase fina y mucho aguante que mediante una rebaja de medio chelín por todo,cerramos el negocio con esta ~~ventaja~~ rebaja,que me día por satisfecho,porque en aquel país tienen un convenio que cuando a un comerciante se le vende parte de una mercancía,no se puede recurrir a otro comerciante sino que el buque tiene que salir para otro puerto. Cerrado ya el negocio volví a bordo para ver si se había acercado el buque que me había ocasionado aquella decisión;a medida que se acercaba mas seguro estaba d de que no me había equivocado desde el primer momento;despues de la una hora de la tarde izó bandera y efectivamente era español. Por fin,a las cinco horas de la tarde,fondeó muy cerca de a bordo;tan pronto tuvo libre plática lo primero que hizo el Capitán fué visitarme a bordo para que le pusiera mas o menos al corriente de la plaza y me dijo que cuando vió un buque catalán y las cáscaras de cebollas sobre el mar ya vió antes de fondear que se trataba tambien de cebollas.

Al siguiente día al encontrarme con el Señor Menendez,me dijo que cuando le vendí el resto del cargamento que yo ya había visto el buque "porque VV van muy lejos",pero me defendí diciéndole que habíamos cerrado el negocio a las 9 horas de la mañana y que este buque no llegó hasta las 5 de la tarde, y que por lo tanto a aquella hora no le podía haber visto. El caso es que este buque trae tambien cargamento de cebollas de clase muy inferior a la suya y se paga mucho menos y ahora me veo obligado a comprar este cargamento,de lo contrario,los demás comerciantes me harían la competencia y me estropearían el negocio;efectivamente,tambien compró el cargamento.

Lo último en liquidar fué los 500 quintales de tasajo, porque no corría prisa,pues siempre estaba vendido al precio que se cotizaba en plaza. Había un solo comprador que se dedicaba a este artículo,pero no podía dedicarse a ningun otro mas ni nadie mas podía meterse en él;era un antíguo Capitán de la Marina mercante y de Masnou,que tambien se había dedicado al tráfico del tasajo varios años.

En Puerto España nunca hubo ningun flete aparente para España o mejor dicho,casi para ninguna parte. Los buques siempre habían salido en lastre para cualquier destino que fuese. Descargado ya el buque,como tenía que cobrar en libras y en

aquel tiempo estaban a 30 pesetas por libra, que ningun negocio produce mas, principié a lastrar el buque para salir para España; una vez pagados los gastos del Puerto, el sobrante en libras lo remití a mi familia, saliendo para Barcelona, pero antes tuve que ir al Lazareto de Mahón a cumplir ocho días de cuarentena, pues en aquel tiempo había una Real Orden de que los buques procedentes de América salidos desde el 1º de mayo, al llegar a la Península venían obligados a hacer 8 días de cuarentena en un Lazareto, que ya hay tiempo que esta Ley no existe.

A los 40 días de viaje, relativamente corto, llegué al Lazareto de Mahón; cumplida la cuarentena, salí para Barcelona, donde llegué sin novedad el 3 de agosto de 1896.

Como la navegación en buque de vela en la forma en que lo hacíamos nosotros cada día se hacía mas difícil por la gran competencia del vapor, creí mas conveniente poner el buque en venta, por temor de que continuando con el buque podría arruinarme yo y toda la familia. Al cabo de cierto tiempo, se presentó un comprador mallorquín que se quedó con el buque.

En esto dí fin a mi navegación en buque de vela.

TITLA

Buenaventura Maristany P.G. Nueva Elisa P.G. Elisa.

Gerardo

Manuel. P.G. Nueva Elisa. P.G. Elvira. B.G. Timoteo 3º

ISART.

Gerardo

José Maristany Sensat. P.G. Joven Adela.

Juan Maristany García.

Isidro Maristany Isern.

Agustín Maristany Isern. P.G. Modesto.

Francisco Maristany García.

Gerardo Maristany Maristany P.G. Portolla. P.G. Modesto.

Gerardo Maristany Sensat

Salvador Maristany Sensat. P.G. Modesto C. Pablo Sensat

Agustín Maristany Sensat B.G. María Angela Sensat. P.G. Modesto
P. Dorotea

PERE GRAU.

Francisco Maristany.

Isidro Maristany Hombravella.

CAVALLERIA

Jerónimo Maristany. P.G. Bienvenido.

Jaime Maristany.

XICARROT

José Maristany.

SENYOR

Felix Maristany.

Felix Maristany.

Salvador Maristany. D. Explorador.

TARA.

Isidro Maristany

Juan Maristany Maristany.

Francisco Maristany.

Juan Maristany Galcerán.

José Maristany.

Isidro Maristany Maristany.

CORSARI

Luis Maristany. P.G. María Luisa. P.G. Reforma

Pedro Maristany Casals. ~~B.G. Pedro Maristany~~

Pedro Maristany.

Gerardo Maristany. ~~P.G. Venturita~~.

Ezequiel Maristany P.G. Despejada. B.~~G. Miguel~~. D.G. Victoria

Mateo Maristany

Pedro Maristany ~~P.G. Venturita~~

Gabriel Maristany. P.G. ~~Venturita~~ B.G. Victoria C. Fanny.

ISIDRO

Francisco

Francisco Maristany Maristany

TAP

Pedro Maristany

José Maristany.

GRAITS.

Gerardo

CARNER.

Gerardo Maristany Corchs

Juan Maristany Corchs.

ASÓ.

José Maristany Maristany.

SENSAT.

José Maristany.

VATUADEN.

Jaime Maristany Maristany B.G. Timoteo 3º

Pedro " " B.G. Timoteo 3º

Jaime

SOBERANO

Jaime Maristany Alsina. P.G. Nueva Carlota. B.G. Soberano 3º

Pedro Maristany Fornells. B.G. Pedro Maristany. B.G. Soberano 3º

Juan Maristany Alsina. B. Soberano

Gerardo " " B. Soberano.

Pedro " " B.G. Pedro Maristany

FCO. TOMAS.

Tomás Maristany Fábregas.

Francisco Maristany P.G. Nueva Paula

" " P.G. Nueva Paula.

MASTEC

Francisco

Francisco Maristany Truch.

Gerardo Maristany. B Joven Miguel.

SILET

Francisco P.G. Teresina.

Agustín P.G. Teresina. P. Temeraria

Isidro P. Temeraria.

PAYA

Buenaventura Maristany

Pedro Maristany P.G. Albertina

Agustín Maristany Mitjans. P.G. Albertina.

NAVEGACIÓN A VAPOR EFECTUADA POR EL
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA
ISIDRO ISERN FABREGAS



"Maceu"
Capitán D. Isidro ISERN FABREGAS.

ISERN FABREGAS, Isidro. (De c'an Masquet) (Llop)

Ilustre e inteligente marino del Masnou, descendía por parte de su madre, Teresa FABREGAS ALSINA, de "C'an Masquet", y por parte de su padre, Isidro Isern i Maristany, de "c'an Llop", rama de intrépidos marinos.
A los 11 años embarcó de simple "page" en la polacra-goleta "CARIÑOSA", que mandaba como capitán su padre ISIDRO y como piloto su tío PEDRO (ver fichas)
Terminada la carrera, embarcó de piloto en la polacra-goleta "MARINA", al lado de su padre que era el capitán, siendo abordada dicha nave por el vapor argentino "SAN-MARTIN" cerca de la isla de Martín García.
Adquirida la "CARIÑOSA" por su familia en 1887, la comandó hasta 1895, año en que dejó de navegar en barcos de vela.
En 1897 empieza a navegar en naves de vapor con el "JUAN FORGAS", de 3º, 2º y 1er oficial; de oficial primero con el "GABRIEL GALLART" y después de capitán interino en el "BRASILEÑO" y ya de efectivo en el "ARGENTINO".

(al dorso)

Yendo de capitán en esta nave de 5000 toneladas, hizo la carrera de Buenos Ayres en 1907 y después la de Cuba, Puerto Rico y Nueva Orleans (Estados Unidos) hasta 1910. En 1909 hizo dos viajes a Melilla transportando tropas, caballos y material bélico. También coadyudó a la repatriación de soldados durante la guerra de Cuba.
Antes de retirarse difinitivamente de las cosas del mar, actuó de Inspector de una llamada Conferencia de París, un 'trust' de 12 Compañías Navieras nacionales y extranjeras.
Todavía desempeñó durante largos años como Jefe de carga y descarga, esta misión en la Compañía Trasatlántica.
Dejó escritas unas memorias que no hemos podido ver hasta el momento, pero que el historiador local de Vilasar de Mar, D. Luis Guardiola comentó en "Serra d'Or" nº..........
Sus amigos y conocidos le llamaban "Maceu" por su tez morena como el negro revolucionario cubano de este nombre.
En el album de fotografías del arxhivo del Museo se guarda su fotografía.

Nació en Manou en la Navidad de 1862.

Murió en la misma villa en 19 de enero de 1953.

Terminada mi navegación en buques de Vela, mi intención fué continuar navegando pero con buques de Vapor. Busqué una recomendación que acreditase mi persona; como contaba con un buen historial de navegación en buques de Vela, siempre teníamos preferencia. Solicité embarque a la Compañía de Vapores Transatlánticos de "F.Prats y Cía.", de Barcelona, que más tarde cambió la razón social por "A.Folch y Cía." y últimamente por "S.A.de Navegación Transatlántica."

Teniendo ya la recomendación, presenté el Historial a la Compañía entregándolo al Inspector. Después de leerlo, entró a consultarlo con el Sr.Prats; al poco rato salió diciéndome que, de momento, no podía decirme nada de fijo, pero que tenían en el puerto un Vapor descargando, que podría ser que hubiese una vacante de Oficial, que en todo caso ya me avisarían. Al cabo de cinco días, recibí un volante que me presentase a la Gerencia;una vez allí, me entregaron un volante en el que daban orden al Capitán del Vapor "Juan Forgas", D.Gregorio Nacher, que me admitiera como tercer Oficial, que era el designado por la Gerencia para ocupar aquella plaza.

Como se ve, tuve que principiar la carrera de nuevo, pero poco a poco fuí ascendiendo en este mismo Vapor hasta llegar a primer Oficial.

El primer Vapor que embarqué de 3er.Oficial fué el Vapor "Juan Forgas", perteneciente a la razón social "F.Prats y Cía.", de Barcelona, de 5.000 toneladas de carga habilitado para pasajeros; al cabo de pocos años cambió la razón social por "A.Folch y Cía." y últimamente por "S.A. de Navegación Transatlántica. Duró hasta Junio de 1910 que se declaró en quiebra después de unos

25 años de su fundación; últimamente tenían los siguientes Vapores:

El más pequeño el "Puerto Rico", "Miguel Gallart", "Juan Forgas", "Berenguer el Grande", "Argentino", "José Gallart" y "Brasileño".

Como digo antes, embarqué de 3er.Oficial en el "Juan Forgas" a últimos del mes de Agosto de 1897; el Capitán D. Gregorio Nacher era un señor de más o menos de mi edad; desde el primer momento me pareció ser una persona muy formal y de carácter marinero como resultó ser. El 1er.Oficial era de bastante más edad y de mucha presunción; desde el primer día ya no me gustó y tratándolo peor; y por la parte marinera no valía gran cosa, además era muy miedoso; el 2º Oficial era el más joven, era de Canarias, de carácter bastante pasable y no era mal oficial y resultaba ser un buen compañero.

El 10 de Septiembre de 1897 salimos de Barcelona para San Juan de Puerto Rico, Mayaguez, Ponce, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Habana y Nueva-Orleans (E.U.) . En este puerto cargamos Duelas y Balas de Algodón para Barcelona y una partida de Algodón para Génova, saliendo de este puerto a últimos de Noviembre de 1897 primer Puerto Barcelona.

Como para regresar a cualquier puerto de Europa hay precisamente que dar la vuelta por toda la costa de la Florida para ir a desembocar por el Nuevo Canal de Bahama hay que dar mucha vuelta, pues no hay otro camino más corto.

Al siguiente día de haber salido de Nueva-Orleans, al ir en busca del Faro de Longeheread extremo Occidental Islas Tortugas de los arrecifes de toda la costa de Florida teniendo buena situa-

ción por observación, se cerró el tiempo en agua y viento del 1er. Cuadrante no pudimos ver la luz para podernos situar mejor, tan necesaria que nos era, pues navegábamos con Rumbo S 25º Este y rebasado este extremo teníamos que ir poniendo poco a poco la proa al Este, o sea a los 90 grados; como no se veía nada tuvimos que navegar toda aquella noche con mucha precaución más alejados de los arrecifes por la gran oscuridad. Amaneció cerrado en la misma forma, a las 8 horas de la mañana entré de guardia; desde aquel momento me puse al lado del Capitán con el fin de ayudarle a mirar si se veía alguna Torre Faro o algún Beacon que en aquella costa hay muchos que sirven para indicar si uno se acerca a los veriles de los Arrecifes; como durante la noche por precaución navegábamos unos 20 grados más afuera del Rumbo de Costa, de acuerdo con el Capitán acordamos inclinar el Rumbo hacia la costa en los momentos que la cerrazón no era tan compacta y dejaba horizonte de más de una milla porque nos convenía avistar algo durante el día y serían las 10,45 h. se vió un Beacon, se lo hice observar al Capitán en la dirección que se veía, de momento no lo vió, pero no tardó en verlo; a 11 horas se vió que el agua alrededor del Beacon era de color verdoso que nos indicaba que era el veril del arrecife; en esto, nos pusimos a navegar 30 grados hacia fuera del Rumbo de Costa; a las 12 horas me relevó el 2º Oficial que ya hacía más de media hora que estaba en el puente de guardia y el 1er.Oficial que subía y bajaba a ratos, que en estos casos de navegación de cuidado todos vigilan que nunca es por demás; al entregar la guardia al 2º Oficial nos considerábamos haber pasado la Torre Faro de Alligator y navegábamos en busca de la Torre Faro de Carhisfort, pero a medida que avanzábamos la navegación se hacía más delicada por tener que ir inclinando el Rumbo más hacia el Norte; a las 3 de la tar-

de nos considerábamos en Carhisfort; el tiempo continuaba cerrado en la misma forma; a las 4 horas de la tarde entró de guardia el 1er.Oficial que era el más miedoso de todos, que en vez de darle ánimo a uno, más bien lo asustaba; a las 5 de la tarde como el tiempo seguía cerrado y se acercaba la noche, reunidos con el Capitán en el cuarto de derrota nos situamos por la estima que llevábamos por las millas que marcaba la corredera, más las que apreciamos que nos había podido ayudar la corriente que aumenta el camino del buque y nos situamos en la carta en un punto de partida 20 millas más avante y 20 más atrás, para el caso de llevar error; de estos dos puntos tiramos los Rumbos que nos pareció más convenientes y más libres de peligro hasta las 8 horas de la noche que considerábamos que ya estaríamos en medio del Canal; al cabo de una hora de navegación con Rumbo al Norte ya se podía continuar navegando con algo más de tranquilidad porque es la dirección del Canal que ya se desemboca en el Océano Atlántico.

En esta navegación como se observa aun no siendo Náutico si se fija anteriormente desde el paso de las Islas Tortugas que ya no vimos el faro por la cerrazón, navegábamos a Rumbo del 2º Cuadrante Sur 25 grados E (S 25 E) poco a poco tuvimos que ir enmendándolo hasta poner la proa al Este que es la dirección primera que siguen los Arrecifes de la Costa de la Florida, pero después de rebasado cayo Sombrero la costa se va inclinando hacia el primer cuadrante N.E. en dirección a las Torres Faros de Alligator y Carhisfort que hay 60 millas; desde este punto va recurvando la costa al N.N.E. por espacio de 25 millas hasta Piedras de Fowey; de este punto sigue recurvando al N 10º E por espacio de 40 millas hasta Heliesboro que ya sigue al Norte, o sea la dirección del Canal de Bahama hasta su desemboco al Océano Atlántico. Así es

que desde el primer Rumbo S 25º E. que seguíamos en las Islas Tortugas tuvimos que ir dando la vuelta al resto del 2º cuadrante; todo el 1er.cuadrante hasta el Norte, o sea una vuelta de casi media circunferencia, pues, repito, que no deja de ser una navegación muy expuesta en las circunstancias que navegábamos sin ver nada, pues esto sólo se puede hacer o intentar contando con un Capitán de a bordo del Vapor "Juan Forgas", D.Gregorio Nacher, muy inteligente, buen marino y de coraje, pero sabiendo lo que hacía, por mi parte le ayudé bastante y algo el 2º, quizá sin esta ayuda uno no se atreve a tanto. No se vayan a creer que el Canal de Bahama sea una angustura muy estrecha, en este caso sería más que arriesgado y de difícil acertarlo. El canal tiene de anchura un promedio de 30 millas a 35 y promediándolo hay más de 15 millas por cada lado, que es una distancia prudente; asimismo es arriesgado en las circunstancias que navegábamos cerrado y sin ver nada; del 1er.Oficial no hablo, porque él desde el día anterior ya hubiera puesto el buque a poca marcha hasta que hubiera aclarado el tiempo de miedo que tenía, pero que no había por menos, esto también depende del temperamento de cada uno; a las 6 horas de la tarde nos considerábamos en Piedras de Fowey; desde este punto la navegación se hacía de más cuidado por tener que ir inclinando el Rumbo hacia al Norte hasta Heliesboro que ya sigue Norte derecho por espacio de 40 millas; a las 10 horas noche ya nos considerábamos haberlo pasado navegando con Rumbo al Norte que es el que sigue el Canal y se puede ir navegando sin cuidado, sólo mucha vigilancia por la gran cerrazón por no tropezar con algún vapor que navegase en dirección contraria; a las 2 de la madrugada nos considerábamos estar con la Torre Faro del Estero Júpiter que es el último del Canal, pero sin verlo y podíamos navegar hasta el día siguiente por la ma-

ñana. El Capitán estuvo en el puente permanente muchísimas horas retirándose a descansar después de pasado el Estero Júpiter que la navegación no era tan delicada y a las pocas horas desembocaríamos al Océano Atlántico.

Comprendo que para el que no es Náutico esta larga explicación de la Costa de la Florida y Canal de Bahama se le ha de hacer pesada, pero no podía prescindir de hacerlo constar.

Desembocados en el Océano Atlántico seguimos nuestro viaje primer Puerto Barcelona y de aquí, terminada la descarga, salimos para Génova.

Ahora me separaré un poco de esta navegación para explicar algo sobre la corriente del Canal de Bahama; esta corriente va siguiendo bordeando la costa de los Estados Unidos hasta el Banco de Terranova que recurva hacia Europa, pero perdiendo en Velocidad en dirección a Inglaterra pasando por el Norte de Noruega hasta el Norte de Rusia; esta corriente es de una temperatura más templada, o sea más caliente comparada con la del Atlántico, por esto el Puerto de Mursmanch en Rusia de invierno no se hiela nunca, esto que está en una Latitud muy alta.

Al Oeste de la Isla de Santa María, que es la más al Sur (del Grupo Azores) en Longitud sobre 21 grados Oeste y Latitud entre 20 y 23 grados Norte, o sea hasta el Trópico de Cancer se forma una contra corriente hacia el Oeste de muy poca velocidad que en la navegación casi pasa desapercibida y va a perderse en los canales de las Islas de Bahama, entre esta corriente y la del Golfo que se dirige a Europa que pasa mucho más al Norte queda una gran extensión de mar encerrada o sea encharcada y se forma una especie de hierba de color como de ocre, con unos pequeños racimos con granos parecidos a los de uva pequeños y cuando reinan perío-

dos de calmas se amontona de tal forma que parece que el buque navega sobre un campo de hierba que se llama Mar de Sargaso, que lo pueden haber visto algunos de los que han viajado desde los puertos de América desembocando en algunos de los canales de las Islas de Bahama al Océano Atlántico; esta hierba va desapareciendo cerca de las Islas Azores. Cuando soplan vientos frescos se va desmontonando formando hileras en dirección del viento y cuanto más sopla más fina es la hilera hasta llegar a ser de un solo racimo. Se puede dar el caso que los viajeros hayan atravesado el Mar de Sargaso sin darse cuenta o mejor dicho sin verlo, porque cuando reinan vientos frescos está esparramada en hileras como he dicho antes y le pasa desapercibido porque nadie se lo explica y seguramente el lector tampoco ha leído nunca nada sobre este particular como yo mismo tampoco, pues se ve que nadie se ha ocupado y en todo caso ha de ser de muy antiguamente, pues no deja de ser muy curioso saberlo, porque hay pocos que lo sepan.

Ahora seguiré la navegación que anteriormente explico en dirección al puerto de nuestro destino Barcelona, en donde llegamos el 1º de Enero de 1898 de regreso de Génova, amarrando a la boya de la andana grande destinada a los Vapores de gran tonelaje, después seguía la otra andana de buques de menos tonelaje; los veleros se amarraban más adentro también en andanas con sus propias anclas y cadenas de proa y popa, pues en aquel tiempo no atracaba ningún buque.

En este día 1º de Enero de 1898 a las 8,30 h.de la mañana se levantó una borrasca de viento fuerte del Este (Levante) con chubascos de grandes aguaceros con muy mal cariz, reforzamos las amarras en previsión de mal tiempo, después de mediodía arreció más el viento continuando los chubascos, durante la tarde empeoró

el tiempo, el Capitán como no tenía la familia en Barcelona dormía a bordo, pero viendo el mal aspecto que presentaba aquella noche,antes de las 4 horas de la tarde vino con el botero de servicio, pero no podía ir avante con el remolino de viento que se formaba con otro vapor que teníamos al lado y con los que estábamos de guardia, desde el Castillo le echamos un cabo y le arrastramos el bote hasta una escalera de mano, así pudo subir a bordo. Aquella noche fué tremenda con grandes aguaceros y viento duro del Este, repartiéndonos en guardias los que estábamos a bordo en previsión de si pasase algo. Amaneció el día 2 de Enero cerrado en agua y viento duro continuando todo el día y noche en la misma forma. Como el Besós no pudo contener la gran cantidad de agua que bajaba desbordó por la parte de Barcelona llevándose la vía férrea inundando todo aquel Campo llano con gran extensión que si hoy volviese a pasar no sé cómo se salvaría toda la gente que hoy hay en aquellos chalets.

Amaneció el día 3 de Enero de 1898, a las 7 de la mañana con un contraste de viento del 3er.cuadrante (Sudoeste) cesó completamente de llover aclarándose el cielo, pasadas las primeras rachas de viento fué mejorando el tiempo rápidamente quedándose el viento muy moderado y buen tiempo. En esta misma mañana acudió mucho personal con botes dedicándose primeramente a salvar los guardias de Consumos que habían quedado aislados en su caseta y lo demás que encontraban.

Como el 2º Oficial me había relevado de la guardia que estuve estos tres días, después de almorzar a mediodía me fuí a tierra en dirección a la Estación de Francia con el objeto de irme a casa; al llegar a la Estación en la puerta de entrada única que había en aquel tiempo estaba cerrada con un letrero que

decía: "Quedan interrumpidas todas las líneas". Como ya estaba cansado de estar a bordo, me fuí a hospedarme en la Fonda Nueva del Universo que había en la calle de la Boquería; aquel día tarde y noche lo dediqué al Teatro; al día siguiente a mediodía volví a la Estación, había un letrero que decía: "A las 5 de la tarde saldrá un tren por el Litoral hasta Mataró que hará todas las escalas". Así pude ir a casa aquella tarde; al día siguiente ya se había normalizado algo el servicio de trenes y por la tarde volví a bordo. A los pocos días principiamos la carga del buque; el día 20 de Enero de 1898 salimos para Puerto Rico, Isla de Cuba y E.U. Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas, Balas de Algodón para Barcelona y cerca de 2.000 para Génova; durante la estancia en este puerto desembarcó el 2º Oficial; en los últimos días del mes de Marzo salimos para Barcelona en donde llegamos el día 19 de Abril de 1898, día en que se había declarado la Guerra de los Estados Unidos contra España; descargamos rápidamente la carga de este puerto; a los 4 días salimos para Génova descargando también rápidamente en aquel puerto regresando a Barcelona el día 2 de Mayo de 1898, quedando definitivamente amarrado el buque a causa de la guerra desembarcando toda la tripulación excepto el Capitán y cinco hombres de la dotación para vigilancia, conservación y limpieza del buque. Tan pronto se terminó la guerra se arregló el buque para el servicio que más conviniese. En Agosto de 1898 volví a embarcar de 3er.Oficial en el Vapor "Juan Forgas", el Capitán el mismo D.Gregorio Nacher, el 1er.Oficial también aquel tan molestoso y miedoso y embarcaron un 2º Oficial de otro vapor de la Compañía, era vizcaino, desde el primer día ya me pareció que fuese gran cosa y no me equivoqué, resultó ser uno de aquellos que no resuelven nada. Si usted quiere. Si a usted le parece, esto equi-

vale a no decir nada; lo que necesita el Capitán de un buque es que le den su opinión para poder resolver. Como se tenían que repatriar las tropas de Cuba autorizada por el Gobierno era la Cía.Transatlántica, pero como no disponía de suficientes buques alquiló varios de diferentes Empresas; el "Juan Forgas" en el que yo estaba embarcado fué alquilado por $10.000, pero la Empresa tenía que pagar la nómina de la tripulación que importaba unos $1.000; así es que les quedaba $9.000 limpios;todos los demás gastos desde aquel momento corrían a cargo de la Compañía Transatlántica. Todo lo perteneciente al "Juan Forgas", como sea el servicio de Cocinas y Cámaras, se empaquetó y guardó hasta terminar el contrato. En este mismo día la Cía.Transatlántica se hizo cargo del buque y en representación pusieron el 1er.Oficial D.José Jover Girbau de nuestro pueblo, dos cocineros, dos ayudantes, dos marmitones y siete camareros, habilitando el buque de todo el servicio de Cámaras y Cocinas, empezando en seguida la carga del buque consistente todo en víveres, cajas de galletas y tocino, muchos miles de sacos de arroz, garbanzos, alubias y lentejas hasta completar como media carga del buque,todo destinado a San Juan de Puerto Rico, porque decían que allí se morían por falta de víveres. El 26 de Agosto de 1898 salimos para Cádiz para completar la carga del buque, consistente también en víveres; desde el momento que llegamos vino el Capitán Inspector de la Cía.Transatlántica dando orden de trabajar día y noche sin parar hasta terminarla para acudir en auxilio de San Juan de Puerto Rico lo más pronto posible porque se morían de hambre; al siguiente día a última hora de la tarde tan pronto terminamos la carga sin dar tiempo a cerrar las escotillas nos hicieron salir en seguida y a toda prisa, dando orden de llegar lo más pronto posible a San Juan de Puerto Rico; a los 10 días llegamos a aquel Puerto. El primero que se presentó fué el

Comisario de guerra y dijo: Capitán no tenía noticia de que este buque viniese a este puerto y el Capitán de a bordo le contestó: Pues traigo el buque cargado de víveres y nos echaron más que a toda prisa para acudir en auxilio de Vdes.por falta de víveres y el Comisario contestó: De lo que trae Usted no necesito nada, pues yo estoy liquidando las existencias que tengo a toda prisa, así es que tendrá que salir para la Habana; entonces se le pidió carbón y agua; a última hora de la tarde provistos ya de carbón y agua salimos, cuando estuvimos fuera del Puerto era ya de noche, estando en el puente de guardia con el Capitán y el Oficial representante de la Cía.Transatlántica observamos que habiendo puesto el telégrafo de la máquina a toda marcha, el buque andaba muy poco, presentándose en aquel momento al puente el 1er. Maquinista, diciendo que le habían embarcado un carbón que no levantaba presión por más que se cargasen los hornos y que no tenía suficiente para llegar a la Habana y estando reunidos en junta con el Capitán y el Oficial representante de la Cía. Transatlántica acordando regresar al Puerto al día siguiente; al amanecer entramos nuevamente al Puerto, tan pronto dimos fondo vino el Comisario de guerra preguntando: qué le pasa Capitán, contestándole que le habían embarcado un carbón que no levantaba presión, que se gastaba y salía a llamarada por la chimenea, entonces preguntó a los que iban con él de qué pila le dieron señalándola desde a bordo y dijo: es claro, hay que darle de la pila que les indicaré; a las dos de la tarde provistos de buen carbón salimos para Habana; al llegar a este puerto también el primero que vino fué el Comisario de guerra y el Capitán le dijo que traía el buque cargado de víveres con destino a San Juan de Puerto Rico. Como el Comisario dijo que no le hacían falta nos despachó para este puerto, pues yo tomaré más o menos la mitad de las diferentes clases y el resto será para Cienfue-

gos que allí les hace más falta; a los cinco días salimos para el mencionado Puerto donde llegamos a los dos días en la embocadura de los caños que así lo llaman en donde embarcamos el práctico; a los diez minutos doblamos Punta Pié que hay un letrero muy grande que lo dice y hay una vuelta muy rápida y angosta que alguna vez ha varado algún Vapor; al cabo de un cuarto de hora estábamos en la desembocadura de los caños y entramos en la Bahía de Cienfuegos que es muy grande fondeando cerca del Muelle Real, descargando todo el resto de los víveres, principiando a cargar material de guerra de diferentes clases, muchos miles de cajas de cartuchos, granadas sin espoleta, fardos de carabinas, cajas de Mausers y material de otras clases hasta llenar las bodegas bajas preparando los sollados para el embarque de tropas; cuando las bodegas estuvieron llenas al otro día principiamos el embarque de tropa. Del Hospital de Sagua la Grande cerca de 500 y del Hospital de Cienfuegos más de 500; en total unos 1.000, más o menos todos estaban enfermos atacados de disentería; con el afán de embarcarse todos decían que se encontraban bien, pero fuimos separando los que nos parecía más delicados; además embarcaron siete sanitarios y seis monjas para cuidarlos; hubo algunos tan enfermos que fallecieron en el Muelle antes de embarcar; a las cuatro y media de la tarde salimos con destino a Valencia; el tiempo estaba algo ciclónico; al siguiente día a última hora de la tarde estábamos en Cabo Cruz y seguimos costeando la costa; al otro día estando costeando la costa de Santiago de Cuba, subió el Capitán al puente en el momento en que yo estaba de guardia y le hice observar que a causa de la gran refracción se veía clara la Isla Jamaica que por la gran distancia en que estábamos no se podía ver, y quedamos de acuerdo que era causa de un ante-ciclón, navegando en demanda de Punta Maysi, extremo oriental

de la Isla de Cuba; durante la noche cruzamos con el Faro de dicha punta siguiendo en demanda del Canal de la Isla Inagua para desembocar al Océano Atlántico; al siguiente día a las 5 horas de la tarde estábamos en dicho canal y entramos en el Atlántico; antes del anochecer se entabló viento del Este que fué refrescando a medida que se acercaba la noche; el cielo estaba claro, pero los horizontes muy calimosos; el sol se fué a la puesta hasta perderse en el horizonte, pero muy rojizo que parecía fuego; a las 8 horas de la noche entré de guardia hasta las 12 horas que me relevó el 2º Oficial; antes de terminar mi guardia, serían cerca de las 11 horas, subió al puente el Capitán, que era la hora que acostumbraba a acostarse y me dijo: Isidro, que siempre me llamaba así, preguntándome qué me parecía el tiempo; le contesté que no me gustaba mucho porque el viento ya era frescachón y no creo que sea brisote y que por la parte del 2º cuadrante el horizonte está muy oscuro y era en mala dirección, por lo que habíamos observado desde la salida de Cienfuegos y estuvimos de acuerdo en que se nos acercaba ciclón y que el Barómetro principiaba a bajar rápidamente, preparándonos para pasarlo; se cerraron los cuarteles de las escotillas herméticamente con sus barras de hierro dejando únicamente abiertas las puertas de los tambuchos para ventilación de los sollados donde estaban alojados los soldados; después de media noche empeorando el tiempo por haber aumentado la fuerza del viento engrosando los mares, oscureciéndose el cielo;como el viento se aguantaba del Este, o sea la misma dirección que entró, nos demostraba que estábamos en el semicírculo peligroso en la trayectoria del ciclón. Amaneció con viento duro y muy mal cariz y mares gruesas y encrespadas aguantándonos mura a las mares con la máquina que podíamos; a las 7 horas de la mañana como el viento seguía de la misma direc-

ción nos demostraba que el vórtice del ciclón se nos venía encima, acordamos dar la vuelta hacia el Oeste para escapar de aquella mala situación, pero cuando el buque estuvo atravesado al viento y a las gruesas mares no quiso obedecer al timón dominado por aquellas fuerzas, donde bruscos y violentos movimientos de balance, ante el temor de exponernos a una avería de consideración que podría costarnos cara, acordamos volver a poner la proa mura al viento y las mares,dispuestos a aguantar del modo mejor posible lo que se presentase, protestando a la vez, contra mares, vientos y demás elementos causantes, así como Aseguradores, cargadores, receptores y contra quien haya lugar en estos casos una y mil veces si fuera necesario, con el fin de extender y ampliar la protesta llegado al puerto de nuestro destino.

A medida que fué adelantando el día más arreciaba el viento; a las 9 horas se había oscurecido el cielo de tal forma que parecía como si fuese de noche; el viento del Este continuaba a ráfagas que arbolaba más las mares que nos indicaba que el Vórtice estaba muy cerca; a las 9,45 h. con remolinos de viento que ya no tenían dirección nos dió a comprender que ya lo teníamos encima levantando mares de todas direcciones como si fuese un hervidero, la celajería pasaba muy baja,a la altura de los palos. Esta situación duró unos 10 minutos que se quedó el viento completamente calma, cualquier buque de vela que se hubiese encontrado en aquella situación , lo menos que le podía pasar, era desarbolar y quizá naufragar; al poco rato se vió venir por el Oeste una polvareda de viento como si fuesen mangas totalmente opuesto al viento del Este que teníamos antes, demostrándonos que el Vórtice había ya pasado y que se iba alejando; cuando nos alcanzó aquella polvareda de viento nos venía de popa y navegábamos a poca máquina mura ba-

bor de la gruesa mar del viento habido anteriormente y lo pasamos relativamente bien, con el contracte del viento del Oeste; las mares del Este fueron abonanzándose rápidamente, pasadas las primeras rachas se quedó el viento más moderado, pero con cerrazones de agua que duraron hasta más de media tarde que cesaron; en esto pudimos abrir algunos cuarteles de cada escotilla para ventilación porque hacía un calor sofocante; como es de suponer todos los soldados estaban mareados sin salir de la litera, como asimismo la mayoría de Oficiales de diferentes graduaciones que estaban de 1ª. y 2ª clase. Aquel día casi nadie comió; se hizo un gran caldero de Te que los servían los camareros de las Cámaras más acostumbrados a la navegación que no se marearon, y en departamentos de los soldados los bodegueros (marineros) con cafeteras los servían con su pote de beber agua; por la tarde y a la noche algunos Oficiales que ya les había pasado el mareo comieron algo; al día siguiente como ya se había normalizado todo la gran mayoría comieron como de costumbre; a los enfermos los servían los sanitarios y las monjas. Al anochecer el viento fué aflojando quedando frescachón durante la noche, aclarándose el cielo.

Desde la salida de Cienfuegos diariamente fallecían de dos a tres soldados, pero aquel día fallecieron el doble y tanto los unos como los otros, pasadas las horas reglamentarias, les dábamos sepultura en el mar, anotándolo en el libro de Actas de Defunción, el día del fallecimiento y demás datos que podíamos adquirir, y la Latitud y Longitud en donde se les daba sepultura en el mar, más siete copias para entregar a la llegada al puerto a la Autoridad de Marina.

Como estábamos en otoño las mares en este tiempo están siempre movidas toda la travesía fué de mucho balanceo, como el

pasaje ya se había acostumbrado eran pocos los que se mareasen, los Oficiales para pasar el tiempo se dedicaban a jugar al Tresillo y otros. Durante la navegación siguieron falleciendo de dos a tres soldados diarios.

El 1º de Noviembre de 1898 llegamos a Valencia con tres soldados muertos que habían fallecido aquel día y fueron los únicos que se llevaron a tierra con camillas para darles sepultura, por orden del Capitán General, aplazando el desembarco de los demás hasta el día siguiente que con puentes se hizo una pasarela hasta tierra para más facilidad por lo que podían bajar por sus propios medios; como había tantos enfermos, muchos tuvieron que bajarlos con camillas; el día 3 por la tarde salimos para Barcelona en donde llegamos al otro día 4 de Noviembre de 1898.

En este puerto descargamos todo el material de guerra; cuando estuvo a plan barrido se hizo un baldeo general en todo el buque desinfectando las bodegas y demás departamentos, como asimismo las Cámaras de 1ª. y 2ª clase, principiando habilitar el buque para emprender otro viaje de repatriación de tropas, el personal de la Cía.Transatlántica continuaron los mismos. El Capitán de a bordo D.Gregorio Nacher este viaje se quedó con permiso; el 1er.Oficial, aquel tan miedoso,tomó interinamente el mando del buque; el 2º, aquel vizcaino que no resolvía nunca nada pasó a 1º y yo de 2º embarcando un 3º nuevo en la Compañía. Cuando el buque estuvo listo de todo dispuesto para emprender viaje, salimos de Barcelona directamente a la Habana. En este puerto embarcamos material de guerra y los Regimientos de Canarias y Garellano y pasajeros particulares en todo éramos unos 1600 con destino a Santander. El día que recalamos en este puerto era un día de viento muy fresco del 4º cuadrante con mucha marejada y cariz de viento y cielo con calima

blancuzca, cuando estuvimos más cerca de la entrada vimos que el Semáforo nos hacía señales, cuando pudimos distinguir las banderas nos decía: (Los prácticos no pueden salir); en esto el Capitán que era muy miedoso, sin dar tiempo a preguntar por qué dió todo el timón a babor hasta poner la proa hacia fuera con poca máquina; por cierto que la tropa ya se había vestido de gala, pusieron muy mala cara; el 1er.Oficial que era de aquellos que no resuelven nunca nada, esto que era de aquel país, como he dicho anteriormente, así es que sólo se podía contar con el Oficial representante de la Cía. Transatlántica, D.José Jover Guirbau, nos pusimos de acuerdo, le dije: Fíjese si el Semáforo hace otra señal mientras yo buscaré al libro del Telégrafo para preguntarle el por qué no salían los prácticos y encontré un párrafo que decía: (Diga si hay algún inconveniente en el Canal donde se entra) contestando: (Puede Vd. entrar y aténgase a las señales que le hará el práctico); en esto pudimos convencer al Capitán de dar la vuelta y dirigirnos al puerto, antes que más tarde engrosase más la mar, estando ya tan cerca como estábamos, antes que la mar rompiese en la barra; al poco rato vino una escalada de mar, una vez pasada la escalada, de momento quedó más apaciguada; en esto dimos toda la fuerza de máquina; al poco cruzamos la Peña Horadada y de la órzada muy rápida a estribor entramos a la mar bonanza embarcando el práctico que ya nos esperaba; a sus órdenes seguimos en demanda del fondeadero; al poco dimos fondo cerca del muelle, luego vino la Sanidad dejando el buque en libre plática; a continuación vino el Capitán General dando orden de atracar el buque para el desembarque de tropa y como no había ningún soldado enfermo se hizo muy rápido. Al día siguiente se principió la descarga del material de guerra; terminada la descarga que-

damos a las órdenes del Capitán Inspector de la Cía.Transatlántica. Como faltaba poco tiempo para terminar el Contrato no daba lugar a emprender otro viaje. En estos días de espera nos dedicamos a hacer un baldeo general del buque, desinfectando todos los departamentos. A los quince días tuvimos orden de salir para Barcelona; llegado a este puerto tan pronto se terminó el Contrato que duró como un mes desembarcó todo el personal de la Cía.Transatlántica, asimismo todo el servicio de Cámaras y Cocina. Entonces se procedió a habilitar la dotación del Vapor "Juan Forgas"; el primer Oficial aquel tan mie doso que hizo interinamente el viaje de Capitán pasó a ocupar la plaza de 1er.Oficial del "Miguel Gallart" y el 1er.Oficial que estaba en las mismas condiciones que el anterior, pasó a ocupar su plaza de 2º Oficial del Vapor últimamente citado.

En el Vapor "Juan Forgas" volvió a embarcar el Capitán D.Gregorio Nacher que estaba con permiso y de 1er.Oficial el más antiguo de la Empresa que estaba en el "Miguel Gallart", por cierto muy tratable y más listo, que valía más que aquellos dos pencos juntos, continuando yo de 2º Oficial y de 3º el mismo que había embarcado de nuevo en aquel viaje.

Se arreglaron los buques para continuar el servicio interrumpido por la guerra o lo que más conviniese. En esto la Compañía acordó establecer un nuevo servicio mensual al Río de la Plata de carga y pasaje, anunciando como primer Vapor el "Miguel Gallart" para una fecha fija; una vez embarcada la carga que se había presentado salió con destino a Montevideo y Buenos Aires, haciendo las escalas del Mediterráneo y un puerto de las Islas Canarias. Para un mes más tarde anunciaron el "Juan Forgas" que ya estaba embarcado de 2º Oficial, también para el Río de la Plata, saliendo de Barcelona el 30 de Marzo de 1899 haciendo las escalas de Valen-

cia, Alicante, Málaga y Cádiz; en este puerto cargamos 800 toneladas de sal, que era el hueco que nos quedaba para completar la carga, saliendo para Sta. Cruz de Tenerife embarcando una pequeña carga sobre cubierta, rellenando las carboneras de carbón y saliendo para Montevideo y Buenos Aires. En este puerto cargamos trigo, tercerolas de sebo, pezuñas y una gran cantidad de cueros secos y salados y regular pasaje con destino a Cádiz y Barcelona, con un flete total de 4.500 Libras que, por ser primer viaje, no estaba mal, llegando a Barcelona el 14 de Julio de 1899. El 4 de Agosto emprendimos un nuevo viaje a Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas y Algodón para Barcelona y 2.000 Balas de Algodón para Génova; de regreso de este puerto llegamos el 21 de Noviembre de 1899 a Barcelona. El 30 de Noviembre salimos haciendo un viaje idéntico al anterior, llegando a Barcelona el 25 Febrero de 1900.

El 21 de Marzo emprendimos viaje al Río de la Plata, llegando a Barcelona el día 1º de Junio de 1900.

El 11 del mismo mes de Marzo salimos de Barcelona haciendo otro viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 17 de Septiembre de 1900 y el 22 del mismo desembarqué del Vapor "Juan Forgas" por haber pedido licencia para un viaje para casarme. A los pocos días salió el Vapor con destino al Río de la Plata embarcando interinamente un 2º Oficial ocupando la vacante que yo había dejado. Al llegar a Valencia estando cargando el suegro del Capitán D. Gregorio Nacher, que era el estivador, se cayó de una escalera y se lastimó bastante; en esto el Capitán lo comunicó por teléfono a la Cía. y al mismo tiempo, pidió permiso para quedarse y se lo concedieron, contestándole: mandaremos Capitán y al enterarse el 1er. Oficial de la injusticia que le hacían, siendo como era apto para mandar cualquier buque (porque la verdad valía mucho), le dijo al Capitán que en aquella forma no quería seguir, que prefería desembarcar; enterada la Compañía por el mismo teléfono, contestó: mandaremos Capitán y primer Oficial. En todo esto viendo la injusticia que le

hacían, el Capitán quiso defenderlo y se trabó una discusión. Como el teléfono es muy descubridor, que se oye todo lo que se dice, el resultado final fué que tanto el Capitán D.Gregorio Nacher como el 1er.Oficial José Llorca, muy antiguos en la Compañía, quedaron desembarcados y despedidos de la Cía. y mandaron Capitán y 1er.Oficial nuevos en la Cía. que se hicieron cargo del buque. Lo que resulta en las Empresas particulares que no disponen de personal de reserva, cuando suceden casos como éste tienen que embarcar personal nuevo en perjuicio de los que van ascendiendo por escalafón van quedando rezagados y se dieron varios casos parecidos a éste. Como yo recién hacía pocos días que había pedido permiso por un viaje para casarme no era del caso que me llamasen, pero perdí la oportunidad de ascender porque al mismo tiempo yo estaba con muy buena relación con la Dirección.

Continuaré ahora el viaje del Vapor "Juan Forgas"; salió de Valencia con el nuevo mando con destino a Montevideo que en aquel tiempo era una Bahía abierta al tercer cuadrante S.O. de poco fondo de barro muy blando (Lama). Al salir con el práctico a bordo, al hacer la ciaboga para dar la vuelta a causa del poco fondo, el buque iba arrastrando sin dar la vuelta; tanto se acercaron a la Punta San José que había una restinga de piedra que embarrancó y con el auxilio de dos remolcadores lo libraron de la embarrancada, pero con avería en la quilla y algunas planchas con abolladuras. Como en aquella forma no podía continuar el viaje tuvo que entrar en Dique, reparando provisionalmente la avería y salió para Buenos Aires, regresando a Barcelona en la segunda quincena del mes de Diciembre de 1900 y volví a embarcar en el mencionado vapor. El 26 de Diciembre salimos para Marsella para entrar en Dique y reparar definitivamente la avería; se cambiaron 15 metros

de quilla y se quitaron las abolladuras de las planchas. Listos ya de la reparación regresamos a Barcelona en Febrero de 1901; a últimos de este mes volvimos a emprender viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 18 de Mayo de 1901, desembarcando el Capitán para examinarse de práctico del puerto y el 1er.Oficial también desembarcó para quedarse definitivamente en tierra. En esto ascendí a 1er.Oficial; el 3º pasó a 2º. Al cabo de algunos días embarcaron de Capitán aquel 1er.Oficial tan miedoso y penco que ya no me gustó mucho; se vió que la Empresa todavía no se había dado cuenta de lo poco que valía y al cabo de mucho tiempo sí que se dieron cuenta, porque acabaron por despedirlo; mucho más adelante lo explicaré en la forma que fué; el perjudicado fuí yo que tuve que cargarlo por mucho tiempo. Como faltaba un 3er.Oficial, antes Gerardo Millet Estape de la salida embarcaron uno nuevo en la Compañía y éste más tarde por culpa de él lo despidieron; esto que valía más que él, pero más tarde pudo vengarse mostrando a la Compañía una fotografía que desdice del cargo que ocupaba, primeramente por ser padre de familia, segundo por su avanzada edad y otras torpezas que hizo, que más adelante explicaré.

El 3 de Junio de 1901 salimos de Barcelona para Montevideo y Buenos Aires; al llegar a Las Palmas de Gran Canaria a la una de la tarde, estaba en la proa como me pertenecía como 1er.Oficial; como ví que el buque llevaba mucha arrancada, que era difícil pararlo de momento, le indiqué al Capitán señalándole la boya que era donde principiaba el poco fondo, me contestó muy mal diciéndome "que te crees que no lo veo"y gracias al 3er.Oficial que estaba en el timón que le avisó si se había fijado que el Telégrafo que marcaba media máquina; al momento de este aviso dió toda marcha atrás, pero ya era tarde; cuando vió que el buque tardaba en

parar la arrancada hizo fondear del ancla de babor, a continuación seguido la de estribor filando la cadena de las dos, pero aguantando lo que podía para parar la arrancada, asimismo llegamos casi a tocar la boya; parado ya el buque levamos la de estribor quedándonos con la de babor con 2 grilletes de cadena, o sean 30 brazas; después de esto fuí al puente y le dije al Capitán que ya le había avisado que uno en la proa en aquel momento no está como si fuese un estaquirot, dándome mil excusas que no me convenció, pero como era el Capitán pasó. A las 2 horas de la tarde principiamos la descarga embarcando la que teníamos preparada, al mismo tiempo rellenando el hueco de las carboneras; a las 5 horas de la tarde estábamos listos de estas faenas; a esta misma hora vino el Consignatario con el despacho del buque que estaba conforme para poder salir en seguida, además teníamos antecedentes de que se podía presentar de momento un gran jaleo, pero el Capitán se entretuvo en llamar el práctico que nada menos que eran 4 pitadas que escandalizaba el puerto, como los prácticos en Las Palmas estando el buque en roda al ante puerto nadie les llama para la salida, pero era costumbre pagarles el practicaje; en todo este tiempo perdido se presentó el jaleo que duró hasta las dos de la madrugada que tanto los Oficiales como toda la dotación de cubierta desde el contramestre hasta el paje estaban más que cansados y no tuvo más remedio que aplazar la salida hasta el otro día que salimos a las 9 horas de la mañana para Montevideo y Buenos Aires; me abstengo de explicar lo sucedido aquella noche por los elementos que tomaron parte en ella, pero la culpa la tuvo el Capitán porque con los antecedentes que teníamos que podía presentarse aquel jaleo a cualquier otro lo hubiese encontrado fuera del puerto y se hubiera evitado aquel gran trabajo y molestia.

De regreso de Buenos Aires llegamos a Barcelona el 1º de Septiembre de 1901; el viejo molestoso como siempre, además tenía la manía que no podía ver a ningún oficial que hablase con el pasaje y hay veces que no se puede evitar, porque no le traten a uno de orgulloso o mal educado. Sólo referiré los casos de más importancia; a mí sobre este particular nunca me decía nada porque sabía que yo era más formal que él, más serio y mucho más joven.

El 12 de Septiembre de 1901 salimos de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans; en este puerto embarcamos una compañía de teatro; creo que trabajaban en el Romea, con destino a la Habana, entre ellos había una que iba con su esposo, por cierto muy lista y pronto conoció el flaco del viejo, tardando poco en conquistarlo. Todo el día estaban hablando los dos; por nuestra parte los Oficiales nos separamos con el fin de que se enganchase, ya que tenía la manía que nadie hablase con el pasaje; en cambio, el adquirió con aquélla una amistad como si fuesen de familia. Al llegar a la Habana desembarcó toda la Compañía para trasladarse a Méjico, porque iban a Mérida Capital de Yucatán a representar Don Juan Tenorio.

Terminada la descarga en Habana salimos para Nueva-Orleans cargando en este puerto Algodón y Duelas para Barcelona y Algodón para Génova regresando de este puerto a Barcelona el 6 de Febrero de 1902.

El 15 del mismo emprendimos viaje para Puerto Rico, Ponce, Santo Domingo, Santiago de Cuba, Habana y Nueva-Orleans. Al llegar a la Habana atracamos como siempre en uno de los espigones de los muelles de San José; al día siguiente de improviso entró aquella pasajera con su esposo tan amigos del viejo; yo estaba sentado con los otros dos Oficiales en un banco del saltillo y nos vinieron a saludar, refiriéndonos algo sobre el viaje a Méjico, pero nada de

bueno, preguntando en seguida por el Capitán; les contesté que en aquel momento no estaba a bordo, pero que no tardaría en llegar sentándose en un banco esperándolo; entonces dije a los Oficiales éstos vienen derrotados de Méjico y el viejo es el que le tocará pagar los gastos, tan pronto llegó corrieron como un relámpago a saludarlo, en esto ya vieron el cielo abierto. A las 10 horas tocaron la campana en señal de almorzar, por de pronto ya almorzaron a bordo a su lado, después de almorzar que ya habían hablado lo que querían el viejo me dijo, que para ir a Nueva-Orleans había pensado enrolarlos como camarero y camarera; en esto le contesté que no podía ser porque el Consignatario de la Habana embarcó con su esposa en esta forma y un Agente de Aduanas dió parte que a bordo había un pasajero y una pasajera que comían en el Comedor de 1ª.clase y gracias a las buenas amistades que teníamos con los principales comerciantes de aquella ciudad la mayoría españoles, se pudo salvar de una fuerte multa, esto mismo lo consultó con el Consignatario y como a él le había pasado antes le dijo, que era muy arriesgado y que le podía salir muy caro y no tuvo más remedio que pagarles el pasaje hasta Barcelona que le costó $180, que era mejor que los hubiese guardado para su familia y los puso en un camarote de 1ª clase que daba al comedor. De regreso de Nueva-Orleans para Barcelona, como no había a bordo ningún pasajero más les sobraba tiempo para hablar todo lo que querían; durante la navegación una tarde él estaba con su traje y gorra de uniforme, ella estaba sentada a su lado y él tenía en un dedo de la mano un lorito que trajeron de Méjico. El médico de a bordo que también estaba harto de él tenía una máquina de fotografiar y sin que ellos se apercibiesen les hizo una fotografía de aquella posición entregándonos una a cada oficial; el 3er.Oficial aprovechando aquella ocasión se quedó con dos

porque el viejo siempre le estaba encima y se las guardó temiendo que algún día le pasase algo para poder vengarse de él, como se verá más adelante. Continuando la navegación desde Nueva-Orleans el 10 de Junio de 1902 llegamos a Barcelona desembarcando aquella pareja y no los volví a ver nunca más.

El 24 de Junio de 1902 salimos en viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 9 de Octubre del mismo año pidiendo permiso a la Compañía por un viaje simulando por asuntos de familia y me lo concedieron; todo era para ver si durante este tiempo se presentase alguna vacante en otro vapor para quitarme de encima aquel viejo molestoso, pero no se presentó ninguna variación y por no perder más tiempo me ví obligado a volver embarcarme en el mismo Vapor "Juan Forgas", saliendo de Barcelona el 12 de Febrero de 1903 para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans, haciendo tres viajes más en la misma Ruta y uno al Río de la Plata, llegando en este último viaje a Barcelona el 17 de Diciembre de 1904. Como el vapor "Juan Forgas" entraba en una gran reparación para tiempo, el viejo molestoso lo trasbordaron de Capitán al Vapor "Puerto Rico", que por fin me lo quité de encima para siempre; el 3er.Oficial también lo trasbordaron a aquel Vapor, que es el que cargó con aquel viejo molestoso que acabó saliendo de la Empresa por causa de él,como explicaré más adelante; el 2º Oficial se quedó de momento como guardián, trasbordándome a mí de 1er.Oficial en el Vapor "Miguel Gallart"; desde el primer momento me pareció ya que entraba en la gloria; en aquel vapor encontré un Capitán muy tratable y buen compañero D.Jaime Giménez que me llegó a tener tanta y más confianza que él mismo; los otros oficiales también muy buenos chicos. Había un buen Contramestre Jaime Lloret y un carpintero Hilario Marimón que también valían mucho; todo junto como una balsa de aceite.El 30 de Diciembre salimos

de Barcelona (1904) para San Juan de Puerto Rico en donde llegamos el 28 de Enero de 1905 consignados a Sucesores de L.Villamil y Cía. quizá la casa más importante de aquella Capital y nos mostró un cable de los Armadores del buque que decía: Desembarque Capitán vaya a Nueva-Orleans tome mando 1er.Oficial. Hablando uno de estos días que permanecimos allí con el Jefe de la casa me dijo: Tiempo atrás llegó con el Vapor de la Compañía Transatlántica que venía de Barcelona un señor llamado Francisco Maristany, más listo que una ardilla; él ignoraba si yo lo conocía, me dijo: que a su hermano José Maristany, Capitán del buque "Nueva Paula" la casa Rosés y Cía., de Arecibo, que había suspendido pagos, le había protestado unas letras o una letra que él creyó que no entraban en la suspensión de pagos. Como era tan listo aquí llegó a enseñar a los Abogados y salió con la suya ganando el pleito; si no llega a venir él era un asunto perdido; esto demuestra lo listo e inteligente que era.

El 30 de Enero de 1905, desembarcado el Capitán, tomé el mando del buque, saliendo para Mayaguez, Ponce, Santiago de Cuba, Manzanillo, Habana y Nueva-Orleans; allí encontré el Capitán que había desembarcado en San Juan de Puerto Rico por orden de los Armadores; allí se me presentó un conflicto. La Dirección de la Compañía lo mandó a Nueva-Orleans porque cuando era 1er.Oficial de otro vapor de la misma Empresa por un asunto de cuatro polizones, la Junta de Emigración de la Habana le puso una multa de 500 dólares, pero la culpa la tenía el Capitán, pero como en los asuntos de pasajeros el que interviene o da la cara es el 1er. Oficial, él se la cargó, pero resultó que de Nueva-Orleans tenía que regresar a la Habana para embarcar pasajeros; era necesario embarcarlo de una u otra forma para evitar gastos a la Compa-

ñía; éste es el conflicto que se me presentó, por esto lo enrolé como fogonero; al llegar a la Habana en esta forma, al pasar lista de la tripulación pasó desapercibido; en seguida se metió al camarote sin salir para nada mientras estuvimos allí; al otro día a las 5 de la tarde salimos después de haber embarcado pasajeros para las Islas Canarias y la Península; cuando estuvimos fuera del puerto salió ya libremente del Camarote entrando en funciones, pues ya la tripulación sabía que era el Capitán, llegando a Barcelona el 18 de Abril de 1905 que por el asunto explicado antes, lo destinaron a otro vapor de la Línea de la América del Sur, embarcando a bordo del "Miguel Gallart" otro Capitán que era de los más antiguos de la Empresa, de carácter orgulloso y se creía que él lo hacía mejor que los otros, además era bastante peleón; yo también tuve algunas peleas con él, pero tenía buen fondo porque no informaba a la Dirección de la Cía. de la Oficialidad en mal, sólo hablaba en mal de uno, no sé el por qué, tendría o no sus razones; era también bastante instruído y muy aficionado a estar en su camarote haciendo cálculos.

El 3 de Mayo de 1905 salimos de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans; el día que salimos de San Juan de Puerto Rico para Mayaguez me dijo: No crea que sea como los demás buques que ha navegado que entran a este puerto a las diez de la mañana o más tarde (esto se dice ser de cal alabau) porque hoy verá una cosa muy distinta, que llegaremos a la salida del sol como siempre he llegado, pero resultó que llegamos más tarde que los demás; esto con mi ayuda que explicaré; Entonces le dije: el viaje anterior con este mismo buque en San Juan de Puerto Rico desembarcó el Capitán por orden de los Armadores que lo mandaron a Nueva-Orleans, tomando yo el mando del buque, saliendo para es-

te Puerto de Mayaguez, como sabía bien la enfilación del Canal llegué al fondeadero bastante temprano. Cuando estuvimos N S con el Faro de Punta Borinquen moderamos la máquina y al estar E O a poca porque sobraba tiempo antes no amaneciese. El Capitán me dijo que a las cuatro y media lo llamase; poco antes de las cinco subió al puente de guardia y tenía por costumbre quedarse a la parte de estribor, o sea la derecha; en esto estábamos a la vista del Faro de Punta Espinillo, navegando a poca máquina; en esto ya fué levantando el día; al cabo de media hora era ya día claro saliendo el sol; estábamos ya cerca de la enfilación del Canal; en esto se me acerca y me dice que no veía la caseta pintada de color encarnado que me servía de enfilación, le contesté que era una mala enfilación porque podían haberla pintado de blanco o cualquier otro cambio; en esto para mí ya estábamos en la enfilación del Canal, el día iba adelantando, aquello de llegar al salir el sol como me dijo ya había pasado y seguía mirando con los gemelos buscando la caseta. Era costumbre a la entrada de todos los puertos llamar a todos los Oficiales para cuando convenía se ponía cada uno en su sitio, al cabo de una media hora se vió una boya y con los otros oficiales se creyeron que era la boya que señalaba la entrada del Canal, cuando estuvimos algo más cerca le dije al Capitán que aquella boya marcaba la entrada de poco fondo y no tardará mucho en verse con la tranquilidad y claridad del agua que se asustará; poco tardó en verse el fondo, cuando lo ví tan desorientado le dije: tenemos que dar vuelta hacia fuera por que el fondo va disminuyendo rápidamente y estamos muy separados de la enfilación del Canal y me creyó; para demostrarlo le dije: que se ponga el 3er.Oficial al lado del compás que yo le avisaré cuando estaremos en la verdadera enfilación del Ca-

nal; al cabo de unos tres cuartos de hora estábamos en la enfilación y mandé tirar todo el timón hacia estribor, cuando tuvimos la proa en la dirección del Canal, que la mejor marcación es el Cerro-Montuoso, ahora el compás marcaba S 70 grados Este se puede dar si quiere toda máquina, preguntando al 3er.Oficial dijo que efectivamente marcaba el compás este Rumbo, convencido que estábamos en la buena enfilación dió toda fuerza de máquina; al cabo de más de media hora se avistó un cayuco que era el práctico que al poco subió a bordo,a sus órdenes seguimos; al cabo como de un cuarto de hora se avistó la boya que señala la entrada del fondeadero. Cuando el práctico estuvo a bordo dijo: Capitán me hizo temer con aquella dirección que no embarrancase porque aquella boya marca el poco fondo; el resultado fué que que en vez de llegar al salir el sol, como él me dijo, cuando llegamos eran más de las diez, esto siguiendo mis instrucciones, de lo contrario, no sé a qué hora hubiésemos llegado. El lector se pensará que uno lo dice para hacerse grande, pero esto no es más ni menos lo que pasó, esto no quiere decir que el Capitán fuese un torpe; al contrario, como he dicho mucho antes, era un hombre bastante instruído con varios años de Capitán en la Compañía, pero se presentan casos en la navegación que uno está confuso y algo desorientado en aquel momento y puede que otro que no lo esté vaya más acertado y se pueden dar varios casos parecidos a éste. De Mayaguez salimos para Ponce, Santiago de Cuba, Habana y Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas y Algodón para Barcelona y Génova; de este puerto regresamos a Barcelona el 12 de Agosto de 1905.

El 26 del mismo mes salimos con destino a Puerto Rico, Cuba, Méjico y Estados Unidos; de Veracruz fuimos a Progreso

que el fondeadero es un placer de poco fondo, hay que ir sondando y cuando se cree conveniente por el calado del buque que le sobren unos dos pies de agua se fondea, asimismo apenas se distingue la costa porque es muy baja de arboleda; el tiempo estaba revuelto, el viento era del Sur que es precursor del viento del Norte, muy frecuente en aquel país y acostumbra a soplar fuerte; al día siguiente descargado el buque con la documentación a bordo, a las 7 horas de la mañana salimos para Nueva-Orleans; en esta hora estaba yo de guardia, a las 8 me relevó el 3er.Oficial en momentos que entraba una racha de viento muy fresco del Oeste, el cielo estaba oscuro con mucha celajería y cargado el horizonte por el Norte; en esto me dice el Capitán para alargar el foque y el trinquete cuchillo, le dije: mira que este viento es falso y durará pocas horas y no dijo nada más; al cabo de media hora que ya estaba de guardia el 3er.Oficial le mandó alargar aquellas velas antes citadas, que no dejó de ser un absurdo; en esto me había ido al Camarote para lavarme; a las 9 y media subí a cubierta viendo que la cargazón del Norte había aumentado y se acercaba, le advertí al 3er.Oficial que cuando estaremos almorzando se levantará rápidamente la cargazón del Norte, descargando un chubasco de agua y viento duro que será de proa, pero antes que esté encima, como la marinería estará comiendo llama al Contramestre que ya sabes que vale muy poco, que está porque es paniaguado del Capitán y manda arriar y aferrar las velas, porque además son ya de más de medio uso y se harían a pedazos, pues yo no me moveré de la cámara para nada, porque el tiempo no está para llevar velas de vapor; al oír pitar en señal de llamar al Contramestre ya comprendí para que era; en esto el Capitán me preguntaba qué debe pasar, le contesté que la borrasca del Norte debe estar muy cerca y llama para

quitar las velas, muy justo les vino para estar listos, pero las salvamos de hacerse a pedazos; al poco rato descargó un chubasco de agua y viento duro del Norte. Mi intención fué salvar al 3er.Oficial de aquel apuro y responsabilidad, pero la culpa la tenía el Capitán por haber mandado alargar aquellas velas con aquel tiempo, pero como quien se carga con la responsabilidad es el Oficial de guardia por no haber sido más previsor, aunque la verdadera culpa la tenía el Capitán, porque no era tiempo de ir con velas, que al fin y al cabo no ayudan para nada, porque con Vapores como el "Miguel Gallart" de más de 5.000 toneladas de carga, aquellas pocas velas son relativamente pequeñas comparadas con el tonelaje del buque; se pueden usar alguna vez cuando se navega con viento frescachón y marejada de través para aguantar algo el movimiento de balance, pero por regla general son tan pequeñas que no se nota gran cosa.

De Nueva-Orleans salimos cargados de Duelas y Algodón para Barcelona y Génova; durante la navegación se presentó por la mañana un día de viento frescachón del Norte con bastante marejada; como venía de través el buque daba fuertes balances, alargamos el foque y trinquete cuchillo que, como he dicho antes, eran ya de más de medio uso, para ver si se evitaba algo, aunque fuese poco, el balance; así continuamos toda la mañana y parte de la tarde; a las 4 tarde entré yo de guardia; en aquel momento había en el puente el Capitán y el 2º Oficial, que fué el que me entregó la guardia; tan pronto me hice cargo yo les dije si se habían fijado que la relinga del trinquete cuchillo daba señales de romperse y le señalé por dónde, pero les pareció que no tenía importancia, porque sólo se veían unas pequeñas filásticas que salían, casualmente es el señal que indica que no tardará en romperse; esto me indicó que ni uno ni otro tenían suficiente

navegación en buque de vela, que esto se aprende en seguida para conocerlo; en esto me pregunta el Capitán si podíamos esperar hasta mañana, le contesté que no, porque al romperse la relinga durante la noche la vela se hará en varios pedazos; entonces estuvo conforme en arreglarla; como el Contramestre valía muy poco le expliqué lo que teñia que hacer: vaya al pañol y corte un pedazo de cáñamo de 2 palmos, a cada extremo haga una piña, esta boza la pone bien tirante cosida con piola a la parte castigada de la relinga; se cargó la vela y se hizo la compostura que yo le indiqué y se volvió a poner la vela en viento; asimismo durante la noche se rompió la relinga por la parte castigada, pero como la boca no estaba tan tirante como le expliqué, se rajó el primer paño hasta la bigorrilla del segundo paño, de aquí no pasó; al no hacer aquella compostura se hubiera partido la vela en varios pedazos. Como había navegado en buques de vela mucho más que el Capitán de a bordo no era de los me fijaba menos, aprendí bastante y no era partidario de usar velas en buque de vapor que siempre es un estorbo para maniobrar, principalmente de noche, que cuando se ve la luz de un buque de vela si el cielo y horizontes no estuviesen muy claros, está ya muy cerca como que hay que maniobrar muy rápidamente las velas siempre estorban. Muy antiguamente todos los Vapores usaban mucho velamen, por regla general eran de un tonelaje más pequeño y de menos marcha y la gente era más marinera porque estaban más acostumbrados en el uso del velamen, asimismo se encontraría alguna vez apurados para librarse de algún buque que estuviese muy cerca. Hoy como la mayoría de los vapores son de más marcha y más tonelaje, hay pocos vapores que usen velamen. Si hay alguno será de los que hacen cabotaje y otros que siguen hasta el Canal de la Mancha o mar del Norte. De Nueva-Orleans

regresamos a Barcelona ya de regreso de Génova el 19 de Diciembre de 1905.

El 26 de Diciembre salimos para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans regresando de este puerto a Cádiz el 28 de Abril de 1906, en cuyo puerto por orden de los Armadores trasbordé el Vapor "Argentino" en viaje al Río de la Plata, con escala a puertos del Brasil, porque poco antes de salir de Málaga para Cádiz al 1er.Oficial D.Celestino Mitjans, de nuestro pueblo, le dió un ataque apoplético; cuando llegué yo a bordo no me reconoció, estaba casi moribundo; en la misma mañana se lo llevaron a tierra y el mismo día creo que falleció;casualmente aquel mismo día había llegado con el Vapor "Miguel Gallart" procedente de los Estados Unidos; trasbordado al vapor "Argentino" al otro día 29 de Abril de 1906 salimos para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires; en este puerto cargamos para Barcelona y Génova. El 22 de Junio llegamos a Barcelona; el Capitán del "Argentino" era el más antiguo de los Capitanes de la Compañía, buen marino, se llamaba José Bayona (de Benidorme), hombre de mucho carácter y seriedad, sabía apreciar al que valía y muy considerado; los viajes que yo navegué con él no tuve nunca la más mínima discusión.
De regreso del viaje que embarqué en Cádiz, como digo antes, comprendiendo que yo había efectuado dos viajes en uno solo, a la llegada a Barcelona el 22 de Junio de 1906, se encargó él mismo sin haberle pedido yo nada, de pedir permiso a la Compañía para que me quedase en tierra durante su viaje a Génova y se lo concedieron; como coincidió con la Fiesta Mayor de nuestro pueblo pude pasar aquellos días tranquilamente en casa. Este acto es de mucho agradecer; aquel viejo penco que anteriormente varias veces me ocupo de él por sus torpezas no hubiera hecho nunca un caso semejante ni mucho menos.

De regreso de Génova del Vapor "Argentino" volví a embarcar

saliendo de Barcelona el 18 de Julio de 1906 para Montevideo, Buenos Aires, con escala en Río de Janeiro, regresando de este viaje a Barcelona el 25 de Octubre de 1906, haciendo dos viajes más en la misma forma hasta el 26 de Mayo de 1907. En esta fecha el Capitán D.José Bayona se quedó en tierra por un viaje tomando yo interinamente el mando del buque "Argentino", saliendo de Barcelona para el Río de la Plata el 15 de Junio de 1907. En este día también salió el "Miguel Gallart" de la misma Compañía para Puerto Rico, Cuba y Estados Unidos que lo mandaba aquel Capitán que poco tiempo antes iba yo de 1er.Oficial con él y tuvo sobradamente tiempo para conocerme; como tenía el orgullo de creerse que él lo hacía todo mejor que los otros, no porque fuese tonto, pero le había dado algunas lecciones en diferentes casos en la navegación, como sea la entrada de Mayaguez hoja núm.26 y otra en la salida de Progreso hojas núms. 28/30- .Para hacerse cargo es preciso volver a leer estas hojas.

Como digo, un poco antes salimos el mismo día 15 de Junio de 1907 juntos del Puerto de Barcelona; al otro día estábamos los dos buques en Valencia, sobre las 5 horas de la tarde bajé al caballete del Estivador (que así lo llamaban) para enterarme de la carga que faltaba para embarcar; allí me encontré con el Capitán del "Miguel Gallart" que me dijo que su vapor estaba terminando la carga, que él probablemente saldría primero, agregando que le era igual, porque la distancia hasta Alicante es corta y no se necesita si uno quiere ir a mucha marcha y que le era indiferente salir el primero como el último, que él entraría primero al puerto y tendrá que mirar la popa del "Miguel Gallart" como entra al puerto; me hizo sulfurar de tal manera que le dije: Ya puede poner desde ahora todos sus méritos como marino que tenga a su alcance, que yo

tengo muchos conocimientos y ardides marineras para llevarlo a una posición tan comprometida que se asustará, porque conozco de mucho tiempo su temple y modo de ser que no se atreverá a cortar la proa del "Argentino" que entrará primero al puerto y le apostaría todo lo que quiera. El estivador que estaba presente, dijo: nunca me había encontrado presenciar un desafío marítimo como éste, ni cosa parecida. Primero salió el "Miguel Gallart"; media hora más tarde salí yo con el "Argentino"; de momento dí bastante fuerza de máquina para acercarme más a él; cuando lo tuve a una distancia que me pareció conveniente, no me acerqué más, llevándolo bastante abierto a la izquierda o sea babor, conservándolo así abierto a la misma distancia durante la mayor parte de la noche; como me convenía estar al tanto, aquella noche la pasé al cuarto de derrota que estaba cerca del puente, así tenía el Oficial de guardia y el timonel a la vista para lo que necesitase; como el día amanecía muy temprano por ser el mes de Junio, a las 3 de la madrugada ya estaba firme en el puente, llamé al primer maquinista diciéndole: me conviene que cargue los hornos, pero que salga el menos humo posible para dar la máquina que me convenga para que el otro no le llame la atención; a las cuatro dí toda fuerza de máquina inclinando el Rumbo 20 grados más Norte, o sea hacia la costa; al cabo de media hora que ya tenía el "Miguel Gallart" muy abierto hacia la izquierda, o sea babor, lo tenía en una posición comprometida que no se dió cuenta de momento, que si hubiese tenido más perspicacia no se hubiera puesto en aquella posición que no podía cortarme la proa, porque sería contra reglamento y expuesto abordaje; en esto fuí inclinando poco a poco el rumbo hacia babor porque ya lo tenía vencido y fuí empujándolo hacia la entrada del puerto; como todavía recién prin-

cipiaba a verse algo la claridad del día y como yo con el "Argentino" lo empujaba y me tenía muy cerca en tan mala situación, cuando estuvo muy cerca la entrada se vió obligado a dar la vuelta hacia babor, o sea hacia fuera y quedé ya delante de él; en esto paré la máquina hasta que aclarase el día; al cabo de media hora embarqué el práctico; a sus órdenes entré al puerto y tuvo que ver la popa del "Argentino" cuando entraba tal como se lo había dicho. Como el puerto de Alicante es pequeño como si fuese una ratonera para buques de aquel tonelaje, además un poco más adentro había poco fondo, como hay muchos años que no tengo estado por allí ignoro si lo han dragado, no se podía entrar hasta tanto no estuviese amarrado el " Argentino" que siempre se pasaba una hora, aquí se acaba la relación.

Después de explicada la relación por la competencia que me obligó hacer el Capitán del Vapor "Miguel Gallart" por su orgullo desde Valencia al puerto de Alicante que él entraría primero, le quise demostrar que yo contaba con más práctica y ardides marineras, esto que salió antes llevando la delantera que siempre es engorroso tener un vapor por la proa sobre la costa y más proponiéndome pasarle delante que, como digo antes, salí vencedor con el Vapor "Argentino". Desde Alicante continué mi viaje a Málaga, Cádiz, Canarias, Montevideo y Buenos Aires, regresando de este puerto a Barcelona el 21 de Septiembre de 1907. El 7 de Octubre del mismo año volvimos a emprender viaje al Río de la Plata, habiendo embarcado el mismo Capitán D.José Bayona, que se había quedado con permiso por un viaje, ocupando yo nuevamente la plaza de 1er.Oficial, regresando de Buenos Aires a Barcelona el 9 de Enero de 1908,desembarcando del Vapor "Argentino" el día 25 de Enero de dicho año. En esta fecha trasbor-

dé al Vapor "Brasileño", hice tres viajes al Brasil y Río de la Plata. En mi último viaje con este Vapor, al llegar a(Canarias) en Santa Cruz de Tenerife, estando descargando maíz se rompió un cáncamo de la osta de un puntal que me cayó en la cabeza dejándome de momento sin sentido, cayendo a la cubierta chorreando sangre por la herida; como además estábamos haciendo carbón con la lancha vapora del carbonero, me llevaron a tierra en una Clínica, me limpiaron toda la sangre desinfectándome la herida, me dieron seis o siete puntos, vendándome toda la cabeza. Terminada la curación, me volvieron a bordo; desde este momento quedé inútil para el trabajo, quedándome al camarote hasta la llegada a Barcelona, suerte que llevaba la gorra de uniforme de invierno que estaba toda forrada de algodón, que me evitó mucho el golpe.

Aquella misma noche salimos de Santa Cruz de Tenerife, directamente para Barcelona. Como el Vapor era de mucho andar, antes de los cinco días llegamos al puerto. Como de costumbre, a nuestra llegada vino a bordo el Director que se ocupaba de los vapores dándome orden de que me fuese a casa para terminar la curación, desembarcando de dicho Vapor "Brasileño".

Tan pronto llegué a casa, llamé al médico Dr.Botey; a la primera visita ya me dijo que la herida seguía bien y que no tardaría mucho tiempo en estar curado.

Cuando la herida estuvo bien cicatrizada, el médico me dió de alta. Me presenté a la Gerencia de la Compañía para ponerme a sus órdenes; como de momento no había ninguna vacante, quedé en expectación de embarque.

En el año 1909 se formó un Trust de 12 compañías de Vapores Transtlánticos de pasajeros del servicio de América del Sur, compuesto de 4 compañías Inglesas, 3 Alemanas, 3 Españolas, una Francesa y una Holandesa. El Trust se llamaba Conferencia de Pa-

rís, que es donde residía y el Presidente era el Sr.Dupon. Para este servicio se necesitaban 5 Inspectores que se nombraban por turno con personal de las Compañías que lo formaban; su duración era de cerca 6 meses, después se nombraban otros cinco.

Al cabo de pocos días, la Gerencia me llamó diciéndome que me habían nombrado Inspector de la Conferencia de París y por Ferrocarril me trasladé a Vigo, llegando el 1º de Noviembre de 1909; en cada puerto había un Agente Presidente del Comité, por regla general, era el de la Mala-Real Inglesa, que nos ponía al corriente de la llegada de los Vapores. El objeto era comprobar si cada pasajero había pagado el pasaje que le correspondía arreglado a su edad. Para facilitar el embarque cada pasajero tenía la obligación de ir provisto de la fe de Bautismo. Además para facilitar el embarque cada viajero tenía que traer una tarjeta de diferente color según el pasaje que había pagado, que nos servía de guía para la comprobación. Como en Vigo y La Coruña los Vapores no atracaban al muelle, teníamos autorización para alquilar cualquier vapor lo mismo que fuese día de bonanza como si fuese mal tiempo; lo esencial era acudir a bordo para el embarque y comprobación de pasajeros; estos gastos eran extraordinarios que los abonaba la Conferencia de París.

A la llegada de cada Vapor, cuando está en libre plática, no se permitía subir nadie a bordo antes que nosotros, presentando al Capitán del buque la contraseña de Inspector; en seguida ponía el Comisario y un camarero a nuestra orden, dando al mismo tiempo orden de subir todas las escaleras, dejando solamente la destinada para el embarque de pasajeros. Comprobado el embarque de viajeros, nos quedábamos a bordo hasta la salida del Vapor que nos marchábamos con lancha a tierra.

De todo esto dábamos cuenta detallando en una libreta que

teníamos ex profeso , el número de pasajes enteros, tres cuartos, medios, cuartos y gratis, que de esta última clase sólo se permitía uno, si se presentaba una familia que tuviese dos, uno de ellos el mayor tenía que pagar un cuarto de pasaje y si había ocurrido algún caso incorrecto, como los Agentes tenían mucho cuidado debido a las órdenes severas que tenían, que este caso casi no se presentaba nunca, primero por el descrédito que adrirían, además era muy castigado. Esta hoja la remitíamos al Presidente de la Conferencia de París Sr. Dupon. En Vigo estuve dos meses, que es el máximo de tiempo que nos permitían estar, trasladándome a Coruña que también estuve una larga temporada pasando últimamente a Bilbao y Santander, alguna rara vez a Pasajes; estos traslados los combinábamos con los demás Inspectores. Cuando hacía cerca de seis meses entraron los nuevos Inspectores de turno; tan pronto me relevaron desde Bilbao regresé a Barcelona, dando detalles a la Gerencia referente a la Inspección y una nota de los meses y días que estuve empleado en aquel servicio, como asimismo de los gastos extraordinarios que todos los abonaba la Conferencia de París. Cobrado el importe del tiempo que estuve empleado en aquel servicio y los gastos extraordinarios, la Gerencia me dijo que tenían en Marsella el Vapor "Argentino" que estaba terminando la reparación de un cigüeñal de la máquina, que cuando estaría listo me avisarían para irme a hacerme cargo de Capitán de dicho buque. A los 3 días me avisaron y por Ferrocarril me trasladé a Marsella. Al llegar allí me hice cargo del buque; al día siguiente salí para Barcelona, en donde llegué el 5 de Mayo de 1909. En este mismo día por la tarde principiamos la carga para Puerto Rico, Cuba y Estados Unidos. El 10 salí para dichos destinos, regresando de Nueva-Orleans a Cádiz el 30 de

Julio de 1909, en cuyo puerto recibí orden de los Armadores de ponerme a las órdenes de la Compañía Transatlántica; una vez descargada la carga de aquel puerto, habilitaron el buque para el servicio de Tropas.

El 1º de Agosto salí de Cádiz para Málaga, llegando al siguiente día. De dicho puerto hice 2 viajes de Tropa y material de guerra para Melilla; el 7 de Agosto recibí orden de salir para Barcelona, llegando el 20 de Agosto de 1909.

El 5 de Septiembre de 1909 salí de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans, haciendo las escalas de costumbre de la Península, Canarias y después a San Juan de Puerto Rico, Ponce y Santiago de Cuba; el mismo día de llegada principié a observar que el tiempo estaba algo ciclónico; hacía un calor sofocante, las moscas y mosquitos picaban más que de costumbre, el viento se conservó todo el día al Norte que tampoco es natural, cuando el tiempo está bien reina la brisa del mar, o sea del Este, el cielo se aguantaba claro, pero los horizontes con gruesas nubes de forma desgarrada. Al día siguiente salí para Manzanillo, el tiempo seguía ciclónico en la misma forma. Al estar próximamente N/S con el Pico de Tarquino a las 12 horas de la noche se levantó una cargazón entrando de momento una racha de viento del Sur que tampoco era natural en aquel mar; duró cerca de 2 horas, pasado este tiempo, fué aflojándose rolando al Este, quedándose fresquito que ya es más natural. Al amanecer estaba en Cabo Cruz, que es donde se sitúan los prácticos, pero hay que dar la vuelta y pasar a cierta distancia para librar los arrecifes que le rodean hasta poner la proa al E S E en dirección a la caseta de los prácticos. Al poco rato le avisté, embarcándose a las 8 horas, a sus órdenes seguimos para la Bahía de Manzanillo que está todavía muy

lejos; a las 11 horas fondeamos; le pregunté al práctico qué le parecía el tiempo, me contestó que no lo veía muy seguro, porque el viento se aguantaba al Norte que no es buena señal. Al día siguiente por la mañana salí para Cienfuegos; el tiempo seguía ciclónico; al otro día al amanecer estaba en la boca de los caños que así se llaman, donde embarqué al práctico; a los diez minutos estábamos en Punta-Pié (Un letrero muy grande dice Punta-Pié), que hay una vuelta rápida y muy angosta que alguna vez había varado algún Vapor; a las 7 horas y media desembocábamos de los caños y entrábamos en la Bahía de Cienfuegos que es bastante grande; a las 8 y media fondeamos cerca del muelle. Al poco rato vino la Sanidad dejando el buque en libre plática; a continuación vino el dependiente de la casa Consignataria y el 1er.Oficial le entregó la cajilla con la documentación y con su lancha bajamos a tierra a la oficina de la casa Consignataria del Sr.Cardona, hijo de catalán. En todo Cuba había la costumbre que el Capitán desde que llegaba, si quería comía y dormía en casa del Consignatario; la costumbre era almorzar a las 10 horas de la mañana. Como le había explicado lo que me parecía del tiempo, después de almorzar nos enteramos por los periódicos que el Director del Observatorio que había allí aconsejaba a las embarcaciones pequeñas que no salieran. En esto el Sr.Cardona me propuso sinquería ir avistarme con el Padre Sarasole, Director del Observatorio, quedando convenidos en ir sobre las dos de la tarde; próximamente a esta hora marchamos para el Observatorio; al llegar allí me presentaron al Padre Sarasole; le expliqué todo lo que había observado en aquellos cinco o seis días y que el Barómetro no había hecho ningún movimiento de baja. En todo esto me contestó que desde hacía seis días estaba observando una perturbación ciclónica por el Sur-Sudoeste, pero que estaba

estacionada, que no podía asegurarme si se disolvería o si arrancaría. Me enseñó todos los aparatos como Barómetro y otros y ninguno había hecho movimiento de baja. Entonces le dije si me quedo hasta mañana qué me podrá decir; si sigue así estacionada no podré decirle nada más; ante esta inseguridad no puedo quedarme en puerto, pues tengo anunciada la salida para las 5 horas de la tarde que en la Habana me esperan, porque llevo un viaje muy largo y tengo a bordo cerca de 300 pasajeros. En esto me preguntó si podría llegar con 24 horas al Cabo San Antonio, le contesté que estaría dos o tres horas más y dijo: como estamos a mediados de Octubre, los ciclones acostumbran seguir la trayectoria introduciéndose en el Golfo de Méjico, doblado el Cabo San Antonio y en dirección a la Habana ya lo habría librado. En esto serían las cuatro horas de la tarde que nos despedimos marchándonos directaménte en la Oficina; el Vapor había terminado la descarga y listo el despacho del buque me despedí del Sr.Cardona y con una lancha a vapor nos fuimos a bordo con el dependiente de la Oficina para entregar al 1er.Oficial la documentación; de paso recogimos el práctico; revisada la documentación y en regla se despidió el dependiente. Eran cerca las 5 horas; en esto levamos y a las órdenes del práctico salimos; a las 6 horas estábamos en la boca de los caños y después de haber doblado Punta-Pié estando ya muy cerca de la desembocadura de los caños, se despidió el práctico. El tiempo seguía ciclónico como los días anteriores, más o menos. En esto seguí navegando a rumbos convenientes a pasar bastante separado de la punta de los Jardinillos que está cargada de arrecifes. A las 10 horas de la noche me consideraba ya libre de dichos arrecifes; al cabo de media hora principié a notar que se oscurecía mucho por el Sur, que aumentaba la oscuridad por momentos y de

mal aspecto; en esto me puse a navegar veinte grados más afuera. A las 11 horas principió a cubrirse el cielo de celajería muy espesa con muy mal cariz y de repente entró una racha de viento muy duro que en seguida comprendí que era el Arranque de la perturbación ciclónica; en seguida mandé cerrar herméticamente las escotillas de las bodegas y otras órdenes para estar preparados para pasar el ciclón. En estos casos lo primero que hay que hacer es marcar en seguida la dirección del viento que era del Sur-Este S S E y seguir marcándolo para ver si se aguanta en la misma dirección o si se rola hacia el 2º o tercer cuadrante. En esto se sabe si se acerca o si se aleja el ciclón, pues el centro, o sea el Vórtice demora a 90 grados de la dirección del viento; o sea formando un ángulo recto hacia la derecha en el hemisferio del Norte, al contrario en el del Sur, como el viento más bien tenía tendencia hacia el Este y lo marqué al S E 1/4 E, comprendí que más bien me acercaba al ciclón. Durante el resto de la noche, continuó el viento duro con cerrazones de agua. Las mares crecían rápidamente del 2º cuadrante y también del tercero, haciendo trabajar muchísimo al buque y máquina con fuertes movimientos de balance. Al amanecer cesó algo la cerrazón y dejaba al horizonte más largo, continuando el viento con la misma fuerza; las mares siempre más arboladas. Desde muy lejos vi la rompiente que batía sobre la costa de la Isla de Pinos, que es una costa muy limpia que se puede acercar hasta tierra. A las 11 horas vi que la rompiente terminaba, comprendí que era el extremo occidental de la Isla de Pinos, que de esta punta se interna hacia el Norte. Esto me sirvió para situarme por marcación a este extremo, comparándolo con la estima que llevaba que me dió muy poca diferencia, teniendo ya esta buena situación podía navegar por varias horas

sin cuidado hasta el Cabo Corrientes, que es lo más saliente, después la costa sigue más al Norte hasta el Cabo San Antonio, que es el extremo occidental de la Isla de Cuba que hay un buen faro giratorio; durante la tarde el viento se roló al Este, o sea más a la izquierda indicándome que me acercaba más al ciclón. En esto ya fué cosa de estudiar con mucha atención el caso, deduciendo que el ciclón había cambiado la trayectoria que en vez de internarse por ser el mes de Octubre al Golfo o seno Mejicano, como también lo suponía el Padre Sarasole del Observatorio, se dirigía a atravesar la Isla de Cuba por la parte de Pinar del Río y Habana. comprendí que estaba en mala situación, como el viento del Este se había rolado algo hacia el Norte, el ciclón ya lo tenía al Sur. En esto llamé al primer maquinista diciéndole que nos convenía escapar a toda la marcha que podía el buque arreglado a las circunstancias, para cruzar por delante del ciclón antes de entrar en Cuba para no exponernos a quedar envueltos por el Vórtice con el fin de salvar el buque, tripulantes y pasajeros, internándonos al Golfo de Méjico lo más pronto posible; el buque continuaba trabajando muchísimo en todas sus partes, principalmente la máquina y timón, a causa de las gruesas y encrespadas olas que el buque daba violentos y bruscos movimientos de balance; la lluvia había cesado algo; cerca las 7 horas de la noche avisté el resplandor del faro Cabo San Antonio cuando daba su destello; a las 7 y media horas estaba N/S con dicho faro, continuando navegando a internarme en el Seno o Golfo Mejicano, el viento ya era del E N E, o sea del primer cuadrante con tendencia hacia el Norte, indicándome que había ya pasado por delante del Vórtice, cuando me consideré bastante internado y fuera de peligro, de madrugada me atravesé

hasta poner la proa al viento, o sea al N E y mares del primer cuadrante, con la máquina que me permitía el tiempo. Amaneció con llovizna, el viento aunque fuerte, se había rolado algo más al Norte del N E que me indicaba que el Vórtice había ya entrado en la Isla de Cuba y que seguramente aquel día haría sus estragos por la parte de Pinar del Río y Habana; durante la mañana el tiempo seguía igual, pero había cesado la lluvia; al principio de la tarde el viento se roló al N N E aclarándose algo el cielo y las mares del primer cuadrante algo más decaídas y el viento más moderado que me permitió dar un poco más de máquina. En esto, tanto yo como el primer maquinista, habíamos observado que la hélice tenía algún movimiento y que el timón no trabajaba bien como normalmente y temiendo pudieran resultar averías en el buque, cargamento y máquina y con el fin de salvar mi responsabilidad protesto contra mares y vientos y demás elementos causantes, asimismo contra aseguradores, cargadores, receptores, armadores y contra quien haya lugar en estos casos; una y mil veces si fuese necesario con el fin de extender y ampliar esta protesta el día que llegué al puerto de mi destino Habana.

Anocheció que el viento ya se había rolado al Norte, indicándome que el ciclón había ya atravesado Cuba; en esto dí toda la máquina que podía a medida que se abonanzaban las mares del primer cuadrante con rumbo a mi destino; a media noche el viento era ya del 4º cuadrante, mucho más manejable y las mares del primero abonanzándose rápidamente que me permitía navegar a toda máquina; el cielo se había aclarado; el viento del cuarto cuadrante O N O se había ya quedado fresquito con buen semblante, navegando así todo el resto de la noche; poco antes de las 7 horas de la mañana avisté el Morro de la Habana y en su demanda a 8 horas estaba ya cerca de la boca; al cabo de poco rato embarqué

el práctico, lo primero que me preguntó: Cómo ha pasado el ciclón Capitán; le contesté: Bastante mal. Tengo la hélice que se mueve y el timón no funciona muy bien, que necesitaré entrar en Dique. Como digo antes, con el práctico a bordo seguimos para adentro; doblado el Morro lo primero que se me presentó a la vista, un velero perdido, muchas lanchas de carbón hundidas y destrozadas, como asimismo algunos cargaderos de carbón, pues el Vórtice pasó por el centro de la Habana causando muchos destrozos en la ciudad y sus alrededores; a las 8,45 horas dimos fondo en el puerto. Como antes de fondear para parar el buque se tuvo que hacer máquina atrás, se sintió un golpe que dió la hélice, se convenció también que tenía movimiento. Cuando el buque estuvo en libre plática, subió a bordo el dependiente principal de la casa Consignataria y la Junta de Emigración para la Inspección y desembarque de los pasajeros; estando listos del desembarque con el dependiente nos fuimos a tierra a la casa Consignataria dando curso en seguida para extender y ampliar la protesta de avería; por la tarde avisamos al Agente representante de la Compañía de Seguros del Lloid Inglés, que es donde estaba asegurado el Vapor, autorizando la entrada del buque al Dique cuando el buque estuviese descargado. A los seis días se subió el buque al Dique, se renovaron los platinos del timón, se cambió el Eje y la hélice por otra que teníamos de respeto a bordo, como asimismo alguna tubería y planchas que la cubrían, además algunos otros pequeños desperfectos de hierro de poca importancia; a los ocho días listos de la reparación se bajó el buque del Dique, habiendo quedado bien arreglado para un año, pagando todos los gastos la Compañía de Seguros donde estaba asegurado el buque, así es que a la Empresa no le costó nada.

Al siguiente día salí de la Habana para Nueva-Orleans, re-

gresando a Barcelona el 5 de Enero de 1910. El 18 del mismo emprendí nuevamente viaje para Puerto Rico, Isla de Cuba y Nueva-Orleans, regresando a Barcelona el 27 de Abril de 1910. El 10 de Mayo volví a salir de Barcelona para Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y Cárdenas, haciendo antes las escalas de Valencia de donde salí el día 11; de Alicante el 12; de Málaga el 14, llegando a Gibraltar el día 15 por la mañana. Al poco rato vino el carbonero Sr. Mateos diciéndome que los Armadores le habían protestado una Letra de otro Vapor de la Compañía y que si no mandaban fondos no me daría carbón. En esto me puse en continua comunicación con los Armadores que ofrecían diferentes formas de pago, incluso el flete de retorno del buque que el Sr. Mateos no aceptó ninguna. A los 5 días entró el Vapor "Juan Forgas" de la misma Empresa, que también le pasó lo mismo, pues ya éramos dos. A los 4 días mandaron fondos para carbonear el "Juan Forgas" que necesitaba mucha menos cantidad de carbón y en este mismo día 9, repuesto ya de carbón, salió para su destino Buenos Aires.

A última hora de la tarde de este mismo día 9, recibí un telegrama de los Armadores en esta forma: Por Egiptian Bank recibirá mañana 600 Libras Esterlinas tome carbón al precio de contrata salga para Cádiz. Avisé al Sr. Mateos y le mostré el telegrama. Cuando se convenció de que le podía pagar en este mismo día carboneó el buque; por la tarde terminado el embarque de carbón pagué al Sr. Mateos el importe, el resto que me sobró, que era poco, me lo quedé a bordo y después de 10 días de demora, a última hora de la tarde salí para Cádiz, día 25, llegando al amanecer del 26. En este puerto encontré al vapor de la misma Compañía "Miguel Gallart" que el día 27 también salió para Buenos Aires. Tanto el "Juan Forgas" como el "Miguel Gallart" al llegar a Buenos Aires

fueron embargados por los acreedores, vendiéndolos a pública subasta; por lo tanto, ya no regresaron.

De Cádiz salí el 27 para Arrecife (Canarias) Isla de Lanzarote para cargar cebollas para la Habana; el 30 salí para Las Palmas; el día 31 para Santa Cruz de la Palma; el 2 de Junio salí de Santa Cruz de Tenerife; el 15 de San Juan de Puerto Rico; el 16 de Ponce para Santo Domingo, llegando al siguiente día 17 a mediodía fondeando en la Bahía ; a continuación vino la Sanidad con un dependiente de la casa Consignataria; ya en libre plática y entregada la cajilla con la documentación al dependiente, con la misma lancha me fuí a tierra. La ciudad está después de la entrada del Río Ozama que los Vapores de poco calado pueden entrar y descargar frente la ciudad; una vez en tierra en la Oficina de la casa Consignataria J.Parra Alba, después de haber dado entrada en la Aduana conversé largamente con el Jefe de la casa, que ya lo conocía de otros viajes; eran españoles y el Presidente residía en Andalucía; era la casa más importante; tenían varias fábricas, una de hielo, otra de fósforos y alguna más. En todo esto pedí varios víveres que me hacían falta, incluso un novillo y me ofrecieron cargar dos lanchas de piezas de caoba que embarqué con destino a Barcelona. Serían cerca de las 4 horas de la tarde que con la lancha Vapor me llevaron a bordo; el buque estaba descargando; serían las 5 horas y media de la misma tarde volvió la lancha a bordo entregándome una carta del Consignatario que fuese a tierra por un asunto que me interesaba; en seguida pensé mal al ver que hacía tan poco rato que había salido de la oficina y me volvían a llamar; ya calculé que debía ser algún asunto relacionado con la casa Armadora, que después de mi salida de Barcelona con la demora de 10 días en Gibraltar comprendí que la casa estaba en muy

mala situación. Me fuí con la lancha a tierra; al llegar a la Oficina lo primero que me dijo el Jefe de la casa: Capitán ha tenido usted mucha suerte, pues hemos recibido un cable de nuestra principal de Andalucía que no facilitase ningún adelanto a los Vapores de su Compañía que había suspendido los pagos, pero si usted huviese llegado después del Cable, que no hubiéramos podido hacernos cargo de la Consignación, se hubiera encontrado con muchas dificultades que no sé cómo se habría arreglado, pero como tenemos empeñada la palabra en la Aduana no queremos retirarla; nos cargaremos con los gastos, porque el flete de la carga que trae para este puerto fué cobrado en Barcelona antes de su salida. En esto le pregunté si me facilitaría los víveres pedidos y me dijo que sí que no vendría de $ 100 más o menos. Descargado el buque y embarcadas las piezas de caoba y los víveres, al siguiente día 18 con la documentación a bordo a las 11 horas de la mañana salí para Santiago de Cuba, en donde llegué a los dos días Consignado a la casa Brunet y Cía; allí todavía no sabían nada y descargué normalmente como siempre, saliendo el 22 para Habana, llegando a este puerto el 24 consignado a los Sres.Balcells y Cía. y me encontré que por las noticias que tenían de Barcelona estaban muy animados dándome todas las facilidades para la pronta descarga del buque, con el objeto de que desde Nueva-Orleans regresase a la Habana para embarcar pasajeros para Canarias y la Península. En esto le dije al Sr. Balcells que no lo veía tan claro porque temía que en Nueva-Orleans encontraría las dificultades, como así sucedió; él estaba animado por las noticias que tenía, que había salido de Barcelona el Vapor "Berenguer el Grande" mediante un préstamo de la Cía.Transatlántica y tenían esperanzas de que tendría arreglo; a mí me pareció que no, porque la casa estaba malísimamente mal de fondos y me pareció que no tenía arreglo. De

Habana salí el 28 para Cárdenas llegando el 29 por la mañana, saliendo a primera hora de la mañana el 30 de Junio de 1910; al poco de haber salido avisté un Vapor que se dirigía al puerto que resultó ser el Vapor Cubano "Regina" de unas 1.000 toneladas de poco calado para navegar entre cayos que traía remolcando dos lanchas vacías que las soltó poco antes de cruzarnos y se las llevaba el viento hacia tierra; salió un bote que las recogió; creo no sería la primera vez que lo hacían. Poco antes de estar de través nuestro, el Capitán del "Regina" como me conocía algo, con el fin de venir a saludarme más cerca (que no fué más que una torpeza), empezó a dar la vuelta el buque para ponerse a nuestra dirección sin calcular que estaba demasiado cerca y que no le daría tiempo para dar la vuelta; desde el primer momento ya lo ví y le dije al práctico está loco, nos va a embestir, que era preciso escapar como pudiésemos; entonces el práctico me dijo: Como seguimos entre las boyas del canal, no podemos separarnos de nuestra dirección, de lo contrario, embarrancaríamos, es decir, no podemos hacer nada. Como he dicho, no pudo acabar de dar la vuelta embistiéndonos con su mura de estribor; del encontronazo nos hizo avería en la obra muerta y con el ancla nos abolló una plancha haciendo un pequeño agujero un poco abajo de la cubierta. En esto le dije al práctico que quería volver al puerto para dar conocimiento del abordaje a la Autoridad de Marina; como de momento no pudimos dar la vuelta hasta llegar a la poza al cabo de diez minutos llegado a la poza dimos la vuelta y a las órdenes del práctico seguimos para el puerto fondeando más o menos en el sitio de donde habíamos salido; en seguida bajé a tierra en casa del Consignatario Lluria Hermanos explicando la forma cómo había sido el abordaje. En esto me facilitó un dependiente y fuimos a la Comandancia de Marina dándoles parte del abordaje explicando detallada-

mente cómo había ocurrido, que el dependiente, por cierto muy listo, con una máquina de escribir que traía fué anotando toda la declaración que yo hacía, cómo fué el abordaje y una de estas copias la dejé a la Comandancia. El práctico también declaró en la forma cómo fué el abordaje que coincidió con la declaración mía que era la verdad. Tan pronto salí de la Comandancia avisamos al Cónsul Inglés, Agente de la Compañía de Seguros Lloid Inglés,dando orden en seguida de arreglar provisionalmente la avería, para hacer la definitiva de Nueva-Orleans. El Capitán del "Regina" cuando vió que yo había regresado al puerto también lo hizo fondeando cerca nuestro.

Reparada la avería provisionalmente, el día 1º de Julio salí para Nueva-Orleans en donde llegué el 4 de Julio de 1910. El mismo día de llegada se me presentó a bordo el Carbonero W.G.Coy & Cº. que nos suministraba el carbón para el viaje, mostrándome una Letra firmada por mí del viaje anterior de carbón que los Armadores me la habían presentado, que mientras no le pagase el importe de aquella Letra no saldría del puerto, amenazando que incluso llegaría a la subasta del buque.

A mi llegada a Barcelona recibí una carta de Habana de los Sres. Balcells y Cía. de fecha 12 de Agosto de 1910, que en uno de los párrafos que copio íntegramente dice: Abordaje en Cárdenas. Con satisfacción le participamos que el Tribunal que entendió en dicho accidente falló por unanimidad a favor de Vd. condenando al Capitán del "Regina", no obstante de que sabemos había deseos, entre los peritos, de salvar a éste último.

Días más tarde recibí el Expediente relativo a dicho caso.

Como tuve facilidad para cargar el buque, para poder salir tomé un préstamos a la gruesa que lo solicité a la Compañía Transat-

lántica Española de Barcelona, que me lo facilitó por 2.725 Libras Esterlinas y para salvarme del compromiso adquirido hipotequé el flete de la carga como también el buque a la Compañía Transatlántica Española de Barcelona y en esto pude salir de Nueva-Orleans el 13 de Agosto de 1910, con destino a Valencia y Barcelona llegando a este último puerto el día 10 de Septiembre de 1910.

Al solicitar el préstamo a la Cía.Transatlántica fué debido a que en el Registro de Propiedad del buque vapor "Argentino" constaba una hipoteca de 250.000 pesetas, más el 6% de intereses de 2 años prestado por la Compañía Transatlántica de Barcelona.

Como desde hacía tiempo tenía mucha amistad con el Sr.Delfín Vilá (de Vilasar de Mar) Vice-Cónsul de España y uno de los comerciantes más acreditados de Nueva-Orleans y a la vez Agente Consignatario de dicha Compañía, le solicité su mediación para conseguirlo más fácilmente accediendo muy gustoso en hacerlo.Aquel mismo día cablegrafíamos en estos términos: Capitán "Argentino" tomaría préstamo a la gruesa para pagar gastos puerto pago carbón viaje anterior para salir lo más pronto posible. Al siguiente día recibimos la contestación: Diga a Capitán "Argentino" qué cantidad necesita para pagar gastos puerto pago carbón viaje anterior. El mismo día contestábamos en estos términos: Capitán "Argentino" necesita 2.725 Libras en total. Al siguiente día recibimos contestación: Puede entregar Capitán "Argentino" las 2.725 Libras que se haga a la mar lo más pronto posible.

Teniendo ya la confirmación del préstamo en seguida llamé al Carbonero para pagarle la Letra del viaje anterior, dándole orden de carbonear el buque para el viaje de regreso, al mayor-

domo los víveres y al estivador que embarcase el resto de la carga que tenía preparada sobre el muelle al lado del Vapor, resto que no había embarcado para poderme defender, como sucedió días antes que se me presentaron a bordo cinco Notarios, protestando por qué no salía, contestándoles que me faltaba un pico de carga, que tan pronto lo consiguiese saldría, en previsión de esto no había embarcado este resto. Estos cargadores sabían de sobras por qué no salía, que lo que me faltaban eran fondos, pues en estos casos todo se sabe, pero quisieron probar la contestación que les daría para saber algo.

Al día siguiente por la tarde con el buque cargado y carboneado, principié a pagar las cuentas; al estivador la carga del buque; al carbonero el carbón suministrado y al Consignatario del buque los adelantos por gastos antes de mi llegada, despachos de Aduana entrada y salida. Por último llamé al Sr.J.Alsina (de Premiá de Mar) que ya lo habíamos convenido así. Dicho señor, íntimo amigo desde hacía mucho tiempo, proveedor de todos los víveres y demás que necesitaba se me portó admirablemente; tan pronto se enteró que el Consignatario me había negado adelantar fondos para la manutención de la tripulación, se me presentó a bordo ofreciéndome todo lo que necesitase durante mi estancia en puerto, entregándome de momento como primera partida 500 dólares, que de momento me bastaban para salir del paso; como la estancia en puerto fué larga, me entregaba lo que me hacía falta.

Si el Consignatario hubiese pensado un poco ya no lo hubiera hecho esto de negarme fondos, pues en estos casos los créditos últimos son los preferentes, aunque se hubiese llegado a la subasta del buque había de sobras para pagar estos créditos, tratándose de un Vapor de 5.000 toneladas de carga y muy bien equipado para

pasajeros y estaba asegurado por 40.000 Libras, como lo puedo demostrar.

Como digo anteriormente, llegué a Barcelona el día 10 de Septiembre de 1910; por la tarde de este día se principió la descarga del buque; a los dos días procedí al cobro de flete de Balas de Algodón de tres receptores, Fco. Salgado, Francisco Comas y J. Monegal, liquidando los conocimientos en la cámara del buque pagándome en seguida el flete importando 7.671'10 pesetas. Tan pronto tuve ya estos fondos dí orden al 1er. Oficial que liquidase y desembarcase todos los tripulantes, excepto los que le indiqué que quedarían a bordo para guardianes, conservación y limpieza del buque y el resto que me sobró ya lo entregué a la Compañía Transatlántica.

Cinco días más tarde, terminada la descarga quedando el buque a plan barrido, procedí al cobro del flete de tres receptores, liquidando también los conocimientos en la cámara del buque consistente en tablas de madera de goma, duelas, piezas de caoba y trozos redondos, uno de ellos además del flete de Barcelona de Libras 1.306-10-6, al cambio de Ptas. 27'07 importaron . . . . . . Ptas. 35.367'63

Tuvo que pagarme el flete de la carga de Valencia por haber rehusado pagarlo en aquel puerto, viéndome precisado a dejar la carga Depositada Judicialmente.

El importe de flete de Valencia de £ 485-2-2 al cambio de Ptas. 27'08 importaron . . . . . " 13.136'75

Suma y sigue .... 48.504'38

Suma anterior	Ptas.	48.504'38
Otro receptor £ 446.- al cº.de Ptas.27'08 importaron	"	12.077'65
" " £ 799-19-04" " " 27'08 "	"	22.664'-
Flete cobrado por Balas de Algodón:		
Un receptor £ 45-16-03 al cº.de Ptas.27'13 "	"	1.242'80
" " £ 20-07-08 " " " " 27'13 "	"	553'-
" " £216-19-02 " " " " 27'08 "	"	5.875'30
Flete total Cobrado	Ptas.	90.917'13
	$	18.183'41

Cobrado ya todos los fletes, liquidé el resto de la tripulación; aunque continuase a bordo después, es costumbre liquidar el viaje cuando queda el buque plan barrido. Después los gastos corren a cuenta de nuevo viaje o lo que sea, entregando todo el resto del flete a la Compañía Transatlántica para la liquidación del Préstamo.

Al siguiente día por la mañana se presentó a bordo el Juzgado del Oeste con el Abogado, D.José Bertrand Musitu, representante de la Compañía Transatlántica, embargando el buque en méritos de hipoteca naval procediendo al inventario del buque; a la par de Capitán me nombraron Depositario Judicial del buque.

Como parece la Compañía no tenía interés en quedarse el buque. Arreglados ya los trámites lo anunciaron a pública subasta; la primera fué a los dos meses. No se presentó ningún postor que llegase a la cantidad anunciada. Un mes y medio más tarde la segunda; tampoco hubo postor que llegase a la cantidad publicada. Por último a los dos meses fué la tercera, que lo adquirió un Armador Inglés, por algo más de 11.000 Libras. Tan pronto se hizo cargo del buque el nuevo Armador el 12 de Abril de 1911 quedé desembarcado del Vapor "Argentino" entregando la Patente Real a la Comandancia de Marina de Barcelona.

A continuación entregué al Depositario Judicial de la Compañía en quiebra la Cuenta Corriente del viaje, quedando todavía un pequeño saldo a favor de la Compañía Transatlántica.

Entonces la Compañía, en prueba de agradecimiento por los servicios prestados, me emplearon como Jefe encargado de las cargas y descargas de los Vapores en el Tinglado del Muelle de la Compañía Transatlántica en donde estuve veinte años y dos meses.

- - - - - - - - - - -